

## Peajes en Autopistas

# BENEFICIOS VIGENTES

EN LOS ÚLTIMOS AÑOS SE HA PUESTO EN ENTREDICHO EL ALTO COSTO DE LOS PEAJES VERSUS EL APOORTE REAL DE LAS AUTOPISTAS URBANAS E INTERURBANAS. SIN EMBARGO, HOY MÁS QUE NUNCA SU USO REPRESENTA UN AHORRO EN TIEMPO Y DINERO, CON ALTOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS. DE TODAS FORMAS, EL GOBIERNO Y LOS CONCESIONARIOS BUSCAN FORMAS PARA ATENUAR LAS ALZAS EN LOS VALORES, DADA LA ALTA INFLACIÓN.

Por Jorge Velasco.

**A mediados de enero, el Ministro de Obras Públicas, Juan Carlos García,** anunció el congelamiento en la tarifa en los peajes de Lanco y La Unión en la Ruta 5 Sur en la Región de Los Ríos. A ello se suma la rebaja del peaje de la Ruta del Itata en la Región del Biobío, comunicado el 25 de octubre del año anterior, además del alza parcializada entre enero y julio de otros cobros a lo largo del país.

El alto IPC, que fue de 13,3% -calculado entre noviembre de 2021 y noviembre de 2022- posibilitaba a las concesionarias subir sus precios en la misma proporción. Por eso, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y las empresas del sector acordaron un acuerdo escalonado: a partir del 1 de enero este sería de 6,7% y en julio habría una segunda alza de otro 6,7%.

“Hemos decidido hacer esta alza de manera progresiva, porque sabemos que ahora viene el verano, las familias quieren salir de vacaciones, en marzo vienen los colegios, las patentes, y ya ha sido un año difícil para las pequeñas y medianas empresas”, señaló en su momento el ministro Juan Carlos García. “Esta medida responde a la urgencia y a las herramientas que tenemos hoy”, agregó. Este aumento parcializado por IPC, sin embargo, no incluye ciertos incrementos adicionales que se realizan en algunas au-

topistas interurbanas, por la ejecución de obras complementarias que se han hecho a lo largo de los años.

Sin embargo, más allá de poder prorratear momentáneamente esta alza, el problema de fondo persiste: una alta inflación impactará en los costos de los peajes de las autopistas tanto en la actualidad como en el futuro.

“En general, casi todos los modelos de negocios y contratos están diseñados considerando dos factores que fueron muy habituales en Chile durante los últimos 15 años: IPC y tasas de interés bajo los dos dígitos. Cuando tenemos una inflación del 13% con tasas de interés de UF más 8% o 10%, los modelos actuales no lo resisten. Habría que rediseñarlos, aunque esperamos que la economía mejore y no sea necesario”, explica Leonardo Daneri, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, Copsa.

## COSTO MENOR

Hasta el estallido social de 2019, los peajes concesionados urbanos subían a razón del IPC más un 3,5% adicional, que tenía por objeto recuperar ingresos por tarifas más bajas que se habían fijado en un comienzo, cuando el sistema era nuevo y recién empezaba a funcionar. Pero, como respuesta a la consiga-

“NO+TAG” y a los problemas generados en aquella época, el gobierno decidió dejar sin efecto este cobro y relegarlo a un pago posterior a las concesionarias, cancelando la diferencia al final o bien alargando los plazos de concesión. De todas formas, proyectos que en ese momento no estaban en operación, como Américo Vespucio Oriente I y II, mantienen reajustes de IPC más el 1%.

Junto con ello, se establecieron procedimientos especiales para regularizar deudas impagas y multas, y se realizaron convenios especiales con descuentos tarifarios y formatos de pago para usuarios frecuentes como buses, camiones y motos. “Lo que más nos interesa es recuperar a aquellos que han quedado fuera del sistema, porque se les han juntado deudas. Por eso hemos puesto énfasis en facilidades de pago y condonación de todo tipo de intereses y reajustes”, dice Leonardo Daneri.

A pesar de los valores aparentemente elevados de los peajes, el presidente de Copsa defiende el modelo. “En este momento, la relación del precio del combustible frente al costo del peaje está más elevada que nunca”, sostiene.

Si se plantea el uso de un automóvil con un consumo promedio de 10 km/l, con un costo de la bencina de \$ 1.400 por litro,

Peaje Ruta 68.



Leonardo Daneri.



“EL PEAJE ES EL ÚNICO IMPUESTO que pagan los automovilistas que les trae una contraprestación inmediata: el uso de autopistas de excelente nivel y calidad, con ahorro de combustible, tiempo y riesgos de accidentes”, afirma Leonardo Daneri, presidente de Copsa.

significa que gasta uno \$140 por kilómetro recorrido. Si, en cambio, el vehículo fuera por una vialidad alternativa, con mayor tránsito, podría consumir del orden de 5 km/l, es decir, pagar aproximadamente \$280 por kilómetro.

Un peaje interurbano, dice Daneri, cuesta alrededor \$28 por kilómetro. Y el de una autopista urbana, del orden de \$80 a \$90 por kilómetro en tarifa plana. Esto significaría que, por ahorrarse esos \$28 o bien los \$80 o \$90, el usuario podría gastar \$140 adicionales al transitar por el camino opcional.

## NUEVAS MEDIDAS

Sin embargo, el MOP está buscando una solución más integral a esta problemática. Es por ello que se encuentra trabajando en una Política Nacional de

Peajes, que unifique criterios para definir precios para los cobros en carreteras. Esta propuesta, señaló el ministro García, buscará abordar el tema de manera estructural y no caso a caso, buscando equidad territorial y considerando que hay 37 contratos distintos de concesiones hechos en momentos diferentes.

Además, entre otras iniciativas, la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputadas y Diputados discute un proyecto para que los pagos del TAG y los peajes interurbanos concesionados se realicen a través de una plataforma web única. La iniciativa es apoyada por el gobierno y los concesionarios, y ofrecería la posibilidad de rebajar las multas de tránsito asociadas al no pago del TAG. Junto con ello, se está analizando el pago anticipado de “bolsas” a precios más

convenientes, como se hace con otros servicios como el del suministro de gas.

Con todo, Leonardo Daneri vuelve a defender el aporte de las concesiones. “Los automovilistas pagan tres impuestos: el permiso de circulación, que equivale aproximadamente a US\$ 1.000 millones, que recaudan los municipios; el impuesto a los combustibles, con US\$ 3.000 millones; y los peajes de autopistas, con US\$ 2.000 millones, de los cuales el 10% se destina a las arcas fiscales y con el resto financiamos, construimos y operamos las autopistas. Es el único impuesto que pagan los automovilistas que les trae una contraprestación inmediata: el uso de autopistas de excelente nivel y calidad, con ahorro de combustible, tiempo y riesgos de accidentes”, concluye el presidente de Copsa.