

**Radial Nororiente: Gran autopista, p3sima tarificali3n**

Patricio Arrau  
Doctor en Economía, U. de Pennsylvania  
Consejero Giro País

(Columna diario La Tercera, 20 de marzo de 2008)

Es un agrado recorrer la nueva autopista Radial Nororiente inaugurada recientemente. En 21 kil3metros une la Ruta 5 Norte (R5N) con Vitacura a la altura de Vespucio con Costanera Norte y Escrivá de Balaguer. El est3ndar de la nueva autopista es muy bueno, con suaves curvas y pendientes, 3 t3neles y 3 viaductos. La última carretera concesionada urbana se espera sea clave para el desarrollo de una nueva zona urbana entre Vitacura y Colina. S3lo los arrieros de ambos lados se conocían y encontraban en sus labores de arreo en los cerros que aislaban ambas comunas. Ahora los vecinos se pueden visitar en s3lo 10 a 15 minutos. Gran autopista. Muy necesaria para potenciar un suelo que de otro modo tendría poco valor. Una evidente externalidad positiva para el futuro desarrollo urbano de la zona.

Como residente de la zona norte de Santiago y apoderado del Saint George's he estado esperando ansiosamente la inauguraci3n de la autopista. Las concesiones de autopistas es una de las más certeras políticas seguidas por los gobiernos de la Concertaci3n, tanto interurbanas como urbanas. Es inimaginable pensar en la pesadilla que sería Santiago sin ellas. La acertada decisi3n del gobierno del Presidente Lagos de expandir las concesiones interurbanas de su antecesor, ejecutadas por él mismo en su calidad de ministro de Obras P3blicas, introduciendo las nuevas tecnologías de portales electr3nicos y los tags en las versiones urbanas, es un acierto de política pública extraordinario. Hemos podido descubrir que los automovilistas estaban muy dispuestos a pagar por autopistas de calidad. Ello dejó de ser un punto controvertido. Aquí surge la primera pena al recorrer la autopista. En lugar de portales electr3nicos existen 2 portales de peaje de pago manual. Lo que queda latente no es la molestia de tener que detenerse a pagar. Queda meridianamente claro que esta anacr3nica tecnología manual no permite aprovechar adecuadamente la conectividad de la carretera, generando ineficiencias evidentes y subsidios cruzados odiosos. Es incomprensible, además la tarificali3n elegida para ambos portales. Vamos por parte.

Recorrer la autopista desde la R5N o Los Libertadores hasta Vitacura cuesta \$ 3.100, lo que se compara con los aproximadamente entre \$ 1.100 y \$ 1.200 que sale el mismo recorrido por Vespucio Norte, incluido el pago del T3nel San Crist3bal. La nueva autopista perderá la oportunidad de capturar el tráfico que viene del norte hacia Vitacura y Providencia, y por ende no permitirá descongestionar la zona de la Pirámide y T3nel San Crist3bal. Se mantendrá por mucho tiempo subutilizada hasta que se densifique la zona en torno al enlace del Valle que s3lo paga un portal hacia Vitacura. Asimismo, la poca flexibilidad de los portales manuales no permitió conectar el tramo de 3,5 kil3metros entre la R5N y la Autopista Los Libertadores, pues en ese tramo no hay portal. Yendo al oriente desde la R5N no se puede salir en la autopista los Libertadores y yendo hacia el sur por ésta última

no se puede tomar la nueva autopista hacia el poniente. Las ineficiencias de conectividad son evidentes cuando no est3n los portales electr3nicos que permiten tarifcar por tramos y admiten por ende una mayor conectividad, es decir, mayores entradas y salidas.

Otra extraña distorsi3n es el precio de cada uno de los portales. Los 6 kil3metros desde la R5N hasta el enlace del Valle en hora punta cuesta \$ 1.550 y los 15 kil3metros entre dicho enlace y Vitacura otros \$ 1.550. Extraña tarifcaci3n puesto que es el segundo tramo, el que tiene los 3 t3neles y los 3 viaductos. El primero es plano y probablemente de bajo costo de expropiaci3n

No se trata de reclamar por los costos ni el precio, pues est3 muy claro que las carreteras pagadas deben ser rentables, sino m3s bien se trata de reclamar por las ineficiencias del diseo tarifario y su anacr3nica tecnolog3a. LA autoridad y las concesionarias deben hacer un esfuerzo por incorporar los portales electr3nicos en las antiguas concesiones interurbanas y en esta 3ltima concesi3n. Es evidente que donde existen ineficiencias de diseo existe una posibilidad de recontractaci3n que es mejor para todos, y en este caso se justifica el intento. La Fiscal3a Nacional Econ3mica debiera investigar el mercado, pues bien pudiera ser que exista alg3n inter3s particular que act3a como barrera que impide el evidente beneficio social de introducir la nueva tecnolog3a en las concesiones de peaje manual. Pero ese es toma de otra columna.