

Refinando las autopistas urbanas

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

(Columna diario La Tercera, 23 de mayo de 2008)

En una columna en este mismo medio el pasado 20 de marzo, festejamos la inauguración de la nueva autopista Radial Nororiental. Si no fuera por las nuevas autopistas urbanas concesionadas, la vida en Santiago sería insoportable. Que duda cabe, los automovilistas de Santiago tenemos una disposición a pagar por buenas autopistas que era desconocida hace tan sólo unos años atrás, cuando un presidente y varios funcionarios públicos se arriesgaron a ensayar la inversión privada en la ciudad. Tuvieron razón y merecen reconocimiento.

Sin embargo, también destacamos que la nueva autopista develó una serie de errores de diseño. No creo que sea necesario esperar a que terminen las concesiones para ensayar un refinamiento y corrección de esos errores, aunque ello requiera una renegociación de los contratos. En general, quedó con la Radial Nororiental que el anacrónico sistema de portales manuales de pago es una fuente de muy malos diseño de interconexión y accesos. Además existen anomalías de cobros por tramos en varias autopistas que no se compadecen con una tarificación eficiente. Es necesario estudiar al menos 3 refinamientos para un mejor sistema integrado de la red de autopistas urbanas.

En primer lugar, con frecuencia escuchamos que el MOP intenta incorporar los más eficientes y cómodos portales *free flow* en las concesiones con portales manuales. Este cambio es esencial para dar solución a los problemas planteados, puesto que la flexibilidad que entrega la nueva tecnología de pagos es imprescindible para resolver los problemas que actualmente existen. No es obvio para quienes no conocemos los detalles de los contratos por qué no es posible sustituir los portales manuales por los portales electrónicos. Una explicación podría encontrarse en los contratos de exclusividad que pudiesen tener los representantes de esas tecnologías en Chile o en las dificultades de compensación de pagos con otras autopistas en tanto estas obligaciones no están incorporadas en los contratos. Pero al parecer el principal obstáculo no se encuentra ahí. Las concesionarias han solicitado que en el cambio contractual se les compense por la inversión en capital que trabajo y moratoria que genera el cambio a los portales electrónicos. En efecto, con el portal manual reciben el efectivo al momento de la pasada del automóvil y el portal electrónico el pago llega 30 o 60 días después, con una tasa de moratoria que implicaría bloquear los permisos municipales de circulación eventualmente un año después. En esta parte las concesionarias están en lo correcto. El mayor capital de trabajo es equivalente a una mayor inversión en obras, por lo que corresponde que puedan cobrar una pequeña tarifa extra a los automovilistas que elijan los portales electrónicos para financiar este mayor capital de trabajo.

El segundo refinamiento es necesario resolver el problema de interconexión de las redes de autopistas. Lamentablemente los contratos no contemplan la obligación de interconexión de redes, como sí ocurre, por ejemplo, en las redes telefónicas. Por ello es común observar que las nuevas autopistas realizan los accesos de “entrada” a su autopista y no los accesos de “salida” de interconexión con otra autopista. Aquí se requiere definir el derecho de la autopista favorecida de realizar los accesos incompletos. La autopista desfavorecida (la que tendrá nuevos accesos de salida) debe tener el derecho de dividir su tarifa en un mayor número de portales de pago electrónicos en el contexto de tarifas eficientes, todo ello con la supervisión y aprobación del MOP, de modo de defenderse del eventual menor uso de su autopista. Este derecho también debieran tenerlo los desarrolladores de nuevo proyectos inmobiliarios que requieran nuevos accesos a una autopista.

Finalmente, el tercer refinamiento dice relación con una tarificación eficiente por tramos al interior de una autopista. Se observa en varias autopistas con pagos manuales que los peajes de cobro manual no dicen relación con el costo del tramo correspondiente. En el caso de la nueva autopista es ostensible este problema, lo que ha terminado segmentando la utilidad pública que esta autopista entrega a los habitantes del lado poniente versus los habitantes del lado oriente. Ello ha redundado en una subutilización evidente de la autopista, favoreciendo la integración del lado oriente de Colina con Vitacura, desplazando y dejando fuera a los habitantes del lado poniente. Los tres refinamientos se requieren modificar los contratos de concesiones en forma voluntaria por ambas partes. Debiera ser posible acordar cambios en estas líneas puesto que ellos generarán beneficios sociales considerables.