

“Los peajes no van a bajar, al revés, van a subir”



El experto en concesiones, Ronald Fischer, hace una radiografía a lo bueno y lo malo de tags y peajes en Santiago. Sin anestesia.

La Cuarta 1 abr. 2018 +1 más MAURICIO MARTÍNEZ

Fin de semana largo y la tentación de huir de la ciudad se hace realidad. Unas mini vacaciones para recargar energía y pasarlo bien con la familia y/o amigos...

Pero todo el panorama se convierte en pesadilla al salir y volver a Santiago. Los precios de los tag, los tacos en los peajes y esperas que parecen infinitas amargan hasta al más optimista.

Esa combinación precios+ congestión vuelve locos a muchos. Pero ¿tendrá solución esa ecuación? Difícil, considerando que los valores de tag y peajes se fijan por contrato con los concesionarios de dichas rutas.

Para tenerlo más claro conversamos con Ronald Fischer, investigador

del Instituto de Sistemas Complejos de la Universidad de Chile. El experto lanzó en 2014 el libro “Economía de las asociaciones público - privada”, una guía con todo sobre concesiones, y que tuvo tal éxito que fue traducido al inglés, chino y japonés.

— ¿Se puede tener la esperanza de que vaya a bajar el precio de peajes y tags alguna vez? Al revés, van a subir, porque así lo dicen los contratos. Pero además, tenemos una especie de esquizofrenia en esto, porque queremos que la gente viaje en trenes, en buses, en bicicletas, pero entonces no subsidiemos los automóviles. Es bien raro eso de ‘quiero que me hagan barato el uso de automóvil, pero quiero que los demás dejen de

usarlo’.

— Pero, ¿ni siquiera deberían bajar los precios cuando se terminen los actuales contratos? Lo que pasa son dos cosas. Uno podría decir ‘esta concesión vuelve al Estado y vamos a dejar un peaje rebajado a un tercio, solo para mantenimiento, operación’, cosas así. Pero en algunos casos se necesitan obras adicionales, como en El Melón, donde hicieron un túnel adicional, entonces es natural que el peaje no baje, a menos que uno crea que es mejor tener carreteras congestionadas. En otros casos se quiere ampliar a terceras vías, que son caras, porque además la gente se ha instalado en los terrenos aledaños, hay que botar pasos a nivel y hacer-

los de nuevo, etc., entonces es natural que se mantengan esos peajes. Ahora, si uno piensa en una carretera en donde no se ha hecho nada, mi impresión es que el único motivo que podría tener el Estado para seguir cobrando para usar esa plata en nuevos proyectos, que en otras condiciones no se podrían construir.

— ¿Cómo considera que funciona el sistema de autopistas concesionadas? ¿Bien, mal, es justo lo que cobran? Bueno, cuando se hizo era el primer sistema urbano con tag en el mundo. Creo que algunas cosas las hicieron muy bien y otras no... Pero yo ampliaría el uso del tag en el país a las carreteras. El costo que tiene para las personas estar parado en un



El experto Ronald Fischer, critica a quienes insisten en reclamar por el pago ya que a su juicio además es una buena opción para desincentivar el uso del automóvil.

peaje, los fines de semana, por ejemplo, es mucho. Se podrían poner más tags, cada tantos kilómetros, como en las ciudades, para que evitar el problema que tienes ahora que las perso-

nas que viven en un pueblito y quieren ir al de al lado tienen que pagar el peaje completo, hacen un viaje cortito y tienen que pagar mucha plata, en cambio con tag pagarían solo el

tramo que usan.

— En la Ruta 5 Norte están poniendo pórticos de tag y a los vecinos de Chicureo, Colina, Lampa no les ha hecho gracia. No entiendo por qué la gente vive en esa zona si trabaja en Santiago y lo hace viajando en auto además, desde el punto de vista ecológico es súper malo. No veo por qué razón

Uno tenga el derecho de vivir tan lejos sin tener que pagar los costos a la sociedad de contaminación, de emisiones y además por carreteras gratuitas. No se puede ser ambientalista, vivir en Chicureo, venir a trabajar en auto a Vitacura y no querer pagar por eso. — Pero a la gente no le gustan mucho las concesiones, no solo a los de esa zona... Es que a la gente nunca le gusta pagar por las cosas que recibe, pero al final sin tag ni peajes, igual estaría pagando, a través de impuestos, a través del IVA. — ¿Y cómo debería decidir el Estado qué cosas concesiona y cuáles no? Si uno tiene un Estado que funciona muy bien entonces puede pasarle más cosas al Estado y menos cosas al sector privado. Pero si el Estado es in-



Una rebaja o una eliminación de los tag hoy en día no deja ser más que un sueño, ya que hay contratos a muchos años con las concesionarias.

eficiente la balanza se inclina para el otro lado.

— El nuevo gobierno estudia concesionar futuras líneas de Metro. ¿Le parece buena idea? No me tinca mucho. Una de las cosas importantes del Metro es que sea integrado, que se pueden combinar distintas líneas... El Metro es una de las instituciones es-

tatales que ha funcionado bien, entonces está para el lado de no hacerlo con privados. Imagina que el concesionario del Metro tiene ciertas horas para hacer mantenimiento, pero se echa a perder la Línea 1 y se necesita absorber la cantidad de pasajeros en la línea privada, pero ésta está cerrada. Ese tipo de problemas no veo