



Editorial

Jueves 30 de mayo de 2019

Rebaja de peajes

Toda fórmula viable supone traspasar deudas a futuro, ya sea extendiendo la concesión o comprometiendo un pago a su término.



 [Comente](#)



En el marco de la presentación de un nuevo plan de inversiones en infraestructura vial, el Presidente anunció que ha instruido al ministro de Obras Públicas para que busque un acuerdo con las concesionarias de autopistas para reducir la tasa anual de alzas de tarifas. La mayoría de los contratos antiguos incluyen una cláusula según la cual los peajes deben subir en términos reales un 3,5 por ciento cada año. Esto significa que, luego de dos décadas, su valor llega a ser casi el doble del original. Dado que, además, las autopistas están congestionadas, la reacción natural de los usuarios es de molestia, pues sienten estar pagando un precio excesivo por un servicio que no los satisface.

Son evidentes las razones por las cuales resulta atractivo para el Gobierno involucrarse en este tema, de alto impacto ciudadano, pero cabe preguntarse por qué, a su vez, las concesionarias podrían estar dispuestas a reducir sus ingresos futuros. Una explicación podría ser el temor de que el rechazo a las alzas se incremente a tal punto que termine alentando la adopción de medidas populistas, ya sea expropiaciones o alteraciones arbitrarias de contratos. Pero aun cuando tal escenario no parece divisarse hoy con claridad, igualmente las concesionarias han manifestado disposición a negociar, lo que sugiere que podría haber propuestas que les resultaren en sí mismas atractivas; esto es, fórmulas que, reduciendo las alzas anuales, aumenten sin embargo el valor de las concesiones para sus propietarios.

La única manera de conciliar ambos objetivos supondría traspasar deudas al futuro. Una forma de conseguirlo sería alargando el plazo de las actuales concesiones, como se ha hecho en el pasado al agregar obras adicionales a los proyectos. Pero, aparentemente, la alternativa que estudia con preferencia el Ministerio de Obras Públicas (MOP) no sería esa, sino la de pagarle al concesionario un monto importante al término de su contrato, a cambio de la señalada reducción de las alzas. Los recursos se obtendrían, a su vez, de los futuros concesionarios, cuya inversión inicial consideraría tanto mejorar y modernizar la carretera como pagar al concesionario anterior. Al nuevo adjudicatario se le prometería un trato similar y así sucesivamente.

Bajo los contratos actuales, es el Estado el que queda como propietario de la obra cuando termina una concesión. Puede así eliminar los peajes, reducirlos solo al cobro de los costos de mantenimiento y operaciones, o también licitar una nueva concesión a cambio de recursos para invertir en otras rutas. Todas esas fórmulas implican que, de algún modo, la generación actual de ciudadanos lega a las generaciones futuras un activo —la carretera— completamente pagado. Bajo el nuevo esquema, en cambio, la obra podría nunca terminar de pagarse, porque parte del valor de la inversión inicial se iría traspasando hacia el futuro.

Determinar si este tipo de traspaso intergeneracional resulta justo no tiene respuesta simple. De hecho, cuando el Estado incurre en una deuda para pavimentar o mejorar caminos rurales, en lugar de pagarlos con recursos actuales, está haciendo lo mismo: traspasa al futuro parte del costo de esa inversión. Si la deuda crece menos rápido que la economía, esto no causa dificultades fiscales.

Con todo, la renegociación ahora anunciada no es sencilla desde la perspectiva de la autoridad, quien la inicia en una posición de relativa debilidad, en momentos en que impulsa un gran plan de obras que requiere la participación de los concesionarios, lo que les da a estos una herramienta de presión importante.

Afortunadamente, los contratos renegociados se publican en la página web del MOP, por lo que, de llegar a puerto este proceso, observadores independientes podrán evaluar el desempeño negociador del Gobierno.