

DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Industria](#)

Industria

Los reparos al proyecto de ley que obliga a concesionarias de autopistas a garantizar seguridad contra delincuencia

En su análisis de las indicaciones a la iniciativa de ley en el Senado, tres abogados cuestionan la aplicabilidad de ley del consumidor -sobre la base de cuestionar que se considere como tales a los automovilistas- y su impacto en sobrecostos,

Por: Claudia Saravia | Publicado: Jueves 18 de agosto de 2022 a las 14:52 hrs.





Compartir



Las numerosas **encerronas y robos reportados en las últimas semanas en la capital por diversos automovilistas** ha generado diversas reacciones al interior de las mismas concesionarias **-que comprometieron inversiones por \$1.000 millones para reforzar la seguridad vial-**, y del Gobierno, que reiteró el fin a la circulación de vehículos sin patente. Y quien tampoco se ha quedado atrás es un grupo de parlamentarios que por estos días acompleja al sector.

Esto, tras el envío de un proyecto de ley que establece que las administradoras de autopistas y carreteras son responsables no solo de la mantención y operación de estas vías, sino también **de brindar la seguridad pública correspondiente.**

Se trata de una moción originada por los senadores Ximena Rincón (DC), Ximena Órdenes (Independiente), Juan Luis Castro (PS), Iván Flores (DC) y Matías Walker (DC), quienes el 8 de agosto pasado ingresaron al Congreso un texto que propone la modificación del Decreto N° 900, referido a la Ley de Concesiones de Obras Públicas. Y que establece que **la naturaleza comercial de las concesiones “se rige por las normas de la ley de derechos de protección al consumidor”.**

Lo anterior, debido a que es esta misma norma la que define a los usuarios como “personas naturales o jurídicas (...) que adquieren, utilizan, o disfrutan, como destinatarios finales, bienes o servicios”. Y que, bajo este mismo concepto, **establece el “derecho a la seguridad en el consumo de bienes o servicios”.**

Y si bien, al interior del sector existe consenso en que es necesario buscar mecanismos para ir en ayuda de las víctimas de delitos como el robo de vehículos, no todos los expertos están de acuerdo con el planteamiento de los senadores. Indican que las medidas no aplican a estos casos y que, **de aprobarse este proyecto, las implicancias podrían traducirse incluso en un eventual incremento de las tarifas para los usuarios.**

Aumento de tarifas

Carlos Aravena, socio del estudio Larraín y Asociados y experto en derecho de la construcción y concesiones de obras públicas, sostiene que **el proyecto “es deficiente porque impone**



evitar los delitos”.

En este sentido, el abogado resume esta serie de medidas como una forma de **“obligarlas a lo imposible”, como lo es evitar cualquier tipo de riesgo en una carretera**. Y sostiene que además, resulta discriminatorio, ya que no obliga explícitamente al Estado a “resarcir a las víctimas de delitos cometidos en las vías no concesionadas”.

“Estas nuevas obligaciones implicarían inversiones privadas adicionales y alterarían el alcance del Contrato de Concesión, por lo cual el Estado tendría que incorporar a los contratos vigentes los **mecanismos de compensación correspondientes**”, explica.

Y es que el proyecto de ley originado en el Senado indica que **“el concesionario deberá tomar pólizas de seguro que cubran la responsabilidad civil** por daños a terceros y los riesgos catastróficos que puedan ocurrir durante el periodo de concesión”, lo cual, según Aravena “implicaría, necesariamente, gastos adicionales para las concesionarias, que el Estado deberá compensar” ¿De qué forma? Uno de los mecanismos podría consistir en incrementos tarifarios, dice.

Responsabilidades frente a costos extra

Orlando Palominos, asociado senior Lembeye Abogados y quien ha trabajado con distintas concesionarias de obras públicas, sostiene que **“el mayor gasto que pueden implicar estos costos sería soportado, en principio, por las concesionarias**, quienes no podrían traspasarlo a los usuarios pues sus estructuras tarifarias están definidas en las bases de licitación de cada una”.

Y destaca que el documento “no precisa si estas exigencias se imponen a los contratos futuros y también los actuales”. Pero, considerando los motivos expuestos para fundar el proyecto, considera que “se podría concluir que también se busca alcanzar a los contratos actuales”.

A él se suma el socio fundador del estudio Cuadra Gajardo, Óscar Gajardo, quien además se desempeñó como jefe del Departamento de Defensa Judicial de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Asevera que si bien la autoridad puede exigir aumentar el estándar de servicio en los contratos de las autopistas, exigiendo, por ejemplo, **el levantamiento de barreras en caso de alta congestión o mayor número de equipos de seguridad vial**, este aumento en los servicios es un costo que debe soportar el Estado.



involucre un desequilibrio económico del contrato, corresponde sea compensado”, señala el abogado. Y añade que **“la Estructura Tarifaria obedece a otros criterios, como lo son la velocidad promedio y reajustes por IPC”**, de modo que “sería el Estado/MOP y no los usuarios quien deberá compensar este mayor gasto”.

Aplicación de Ley del Consumidor

Sin embargo, un tema que hoy preocupa por igual a los tres expertos es **la aplicación de la Ley de Protección al Consumidor**. De acuerdo a Carlos Aravena, el proyecto “parte de un supuesto errado” en lo que se refiere a que “todas las personas que circulan por una autopista concesionada han celebrado un contrato con la Concesionaria respectiva y que, por ende, existe una relación de consumo”.

Al respecto, Orlando Palominos, que señala que **“tal como lo ha resuelto reiteradamente la Corte Suprema, la ley de protección al consumidor no es aplicable a las concesionarias”**. Esto, pues según explica el abogado, el pago que realizan los consumidores no es el precio por la contraprestación de un servicio prestado por la concesionaria. E indica, además, que existen casos en que los usuarios no realizan pagos a estas empresas administradoras de autopistas y carreteras.

Por último, Óscar Gajardo es claro en afirmar que “no corresponde la aplicación de la ley del consumidor, ya que las concesiones no son otra cosa que la prestación de un servicio que le corresponde al Estado mediante un particular”. Y que si bien, “es entendible que las personas quieran ser indemnizadas por haber sido víctimas de la delincuencia y demandar a las concesionarias, (...) olvidan que **no existe discusión en que la función del orden y seguridad pública le corresponde exclusivamente al Estado”**.