



Mecanismo de fijación de tarifas: Autopistas Urbanas

FICHA TÉCNICA

Diego Tapia Zárte

diego.tapia@humphreys.cl

Savka Vielma Huaiquiñir

savka.vielma@humphreys.cl

Ignacio Muñoz Quezada

ignacio.munoz@humphreys.cl

En la Región Metropolitana se localizan todas las concesiones viales urbanas del país. Desde sus inicios hasta el año 2019, estas concesiones implementaron, conforme con lo estipulado en sus bases de licitación, un mecanismo para la fijación de tarifas que contemplaba un reajuste anual basado en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) más un incremento adicional del 3,5%.

Sin embargo, tras negociaciones entre las autopistas urbanas y el Ministerio de Obras Públicas (MOP), se decidió, a partir de enero de 2020, eliminar el reajuste del 3,5%. Esta medida se tomó debido al contexto social y económico que afectó al país a finales de 2019, en respuesta a la contingencia que se vivió en ese período. Tal como se detalla en los convenios ad-referéndum, esta decisión buscaba aliviar la carga económica y reflejar una mayor sensibilidad ante las dificultades que enfrentaba la población en ese momento.

Como indemnización, se estableció la creación de una cuenta de compensación para cada autopista, la que se va acumulando mensualmente a una tasa de interés compuesta equivalente a una tasa real anual de 4%. Esta cuenta, corresponde a la diferencia entre las tarifas anuales que la autopista debería recibir con el ajuste del 3,5%, y aquellas que se calculan sin considerar dicho reajuste, multiplicado por el tráfico hasta el final de cada autopista.

Con dos años de antelación, el MOP deberá decidir la forma de compensar el saldo acumulado por las sociedades en sus respectivas cuentas. Para esto, dispone de dos métodos:

1. Extender la duración de la concesión, de manera que los ingresos generados en esos años vayan descontando el saldo acumulado en la cuenta de compensación, hasta que dicho saldo llegue a cero.
2. Pagar directamente el saldo acumulado a las sociedades en un periodo de 180 días desde el término de la concesión.

Cabe destacar que, por ley¹, las concesiones tienen un plazo máximo de extensión. En caso de llegar a este límite y que la cuenta aun mantenga un saldo acumulado, el MOP realizaría un pago directo a la sociedad por el monto restante.

Adicionalmente, en diciembre de 2019 se estableció una adenda al convenio, en la cual se estipularon nuevas medidas para tratar las diferencias generadas, además, de acumularlas en la cuenta de compensación. Estas medidas consisten en:

1. El MOP podría permitir a las sociedades la aplicación del reajuste real anual positivo a las tarifas, el cual no puede ser mayor al 3,5%.

¹ Artículo 25 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

2. Se da la opción a que el MOP decida realizar pagos directos trimestrales a la sociedad por el saldo acumulado durante dicho periodo de tiempo, de tal forma de no ingresarlos a la cuenta.

Por otro lado, el MOP deberá informar cada 31 de octubre sobre el método de compensación para el periodo siguiente. En caso de no informar a las sociedades dentro del límite de fecha establecido, la diferencia se acumularía al saldo de la cuenta de compensación.

A modo de ejemplo de este mecanismo de compensación, en la Ilustración 1 se muestra la diferencia entre los ingresos que se recibirían después de la modificación y los ingresos que incluirían el ajuste eliminado para una autopista que posee un tráfico anual de 100 vehículos en el año 1, una tarifa de UF 0,1 y un crecimiento orgánico de tráfico del 1,0%. Esta diferencia representaría los montos a acumular en la cuenta de compensación, la cual serían pagada a la sociedad por parte del MOP.

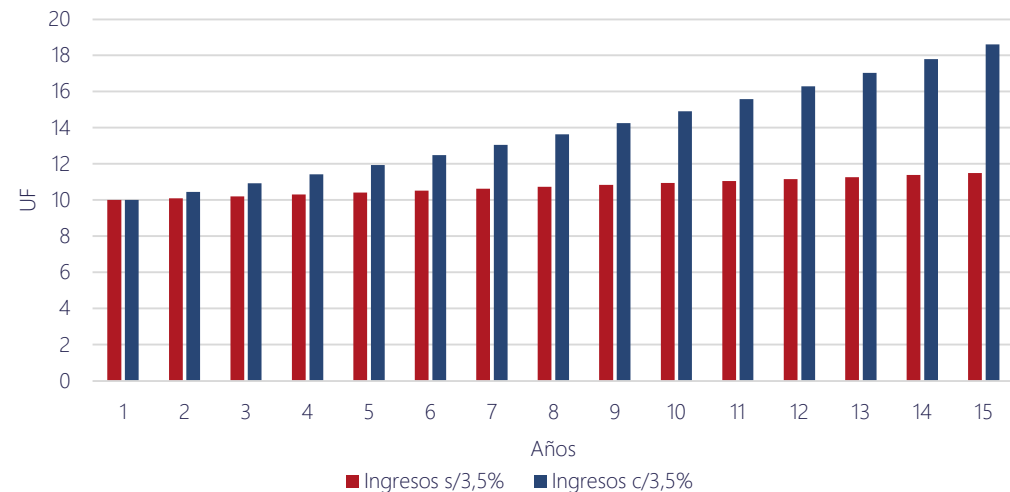


Ilustración 1: Diferencia de ingresos

Tal como se ha mencionado, en esta cuenta se acumularían las diferencias generadas en cada periodo, las cuales capitalizan intereses anuales a una tasa de 4% real anual. Esto resultaría en un crecimiento exponencial a medida que transcurran más periodos (bajo el supuesto de que el MOP decida que las diferencias de ingresos se acumulen en la cuenta de compensación). En base al mismo ejemplo anterior, la evolución de la cuenta de compensación acumulada se muestra en la Ilustración 2.

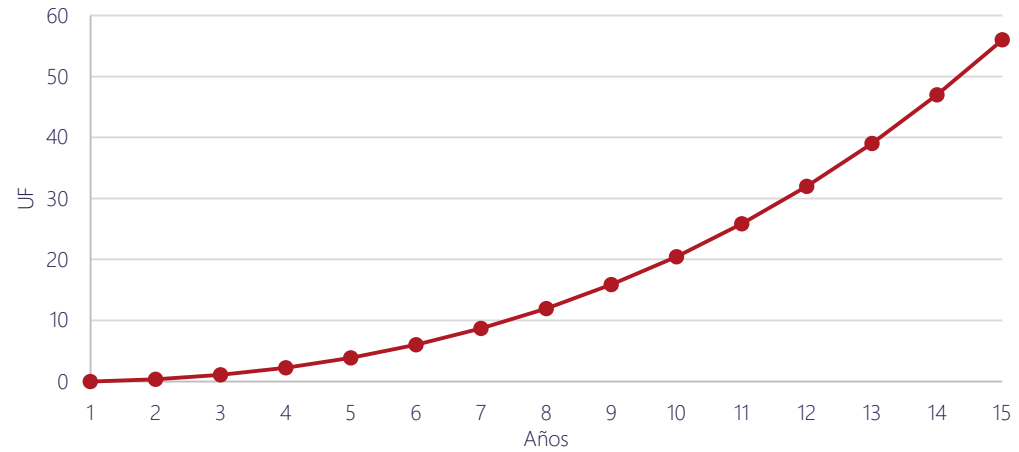


Ilustración 2: Evolución de cuenta de compensación

En definitiva, se evidencia que tanto el MOP como las sociedades concesionarias se intentan adecuar a los contextos económicos y sociales que se presentan año a año. Por parte del MOP, se han buscado mecanismos para reducir la carga económica en la población, tal como cuando se decidió eliminar el reajuste de 3,5%, pero con mecanismos de compensación para las sociedades concesionarias (ya que un cambio en los contratos requiere el acuerdo entre las partes). Es más, en diciembre de 2022, se implementó una medida similar debido a un aumento considerable de la inflación que afectó directamente a las tarifas. El IPC de ese año llegó al 13,30%² y se decidió ajustar solo un 6,65% en el primer semestre de 2023 y el 6,65% restante en el segundo semestre, compensando a las concesiones por el dinero no recibido el que fue pagado a finales del mismo año.

Por su parte, el acuerdo de las concesionarias con el MOP provocó una postergación de los flujos que inicialmente se estimaban recibir, reduciendo sus excedentes después de servida su deuda. Y, por tanto, disminuyendo los recursos susceptibles de repartir a sus accionistas. Una forma de compensar esto último es recurrir a deuda estructurada calzada con la cuenta de compensación en términos de duración y, en lo posible, de tasa de interés. Estas operaciones serían de bajo riesgo, ya que tendrían riesgo Estado. Además, debiesen ser pasivos prepagables considerando que los flujos futuros están asociados a decisiones de prepago del MOP y al tráfico efectivo (ya que el saldo a acumular depende de él), o, en su defecto, adquirir montos de deuda inferiores al saldo de la

² Según lo consultado en la base de datos estadísticos del Banco Central de Chile.



cuenta de compensación o adquirir deuda solo por lo acumulado, o una combinación de estas estrategias.