

MOCIÓN PRESENTADA POR DIPUTADO JAIME MULET AVANZA EN EL CONGRESO:

Proyecto elimina aplicación de multas a quienes no usen tag y afectaría futuro de concesiones

En la industria concesionaria advierten de millonarios costos para el fisco al desincentivarse el pago de peajes. A la vez, prevén que volverían las casetas de cobro con barrera.

MARCO GUTIÉRREZ V.

El proyecto fue presentado al Parlamento en octubre de 2023. Pero recién el martes pasado la comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados aprobó en general (cinco votos a favor, uno en contra y dos abstenciones) una moción —boletín 16.346— del diputado Jaime Mulet (Federación Regionalista Verde Social), que busca derogar el artículo 114 de la Ley de Tránsito. La iniciativa apunta a eliminar la facultad del Estado de aplicar multas a quienes circulen sin sistema electrónico o tag por las autopistas concesionadas del país.

El proyecto, que activó las alarmas en la industria de las concesiones, plantea esa derogación basada en reparos a la legitimidad del sistema y con cuestionamientos a la calidad de servicio y el incremento de las tarifas o peajes.

La iniciativa indica que el concesionario tiene el deber de preservar siempre en perfectas condiciones de uso, conservación y mantención toda la infraestructura, lo que no estaría ocurriendo actualmente, indica el texto. Recuerda un episodio de filtraciones de agua en Américo Vespucio Oriente.

“Carece de sentido que el Estado se encargue de establecer sanciones para que los usuarios y usuarias sigan manteniendo este sistema abusivo”, dice el proyecto.

LAS SANCIONES que se implementan en Estados Unidos y España por andar sin televía

Mientras en Chile la multa por transitar sin televía, o con el tag inhabilitado, es de 1 UTM, poco más de \$67 mil, en otros países la sanción es más alta.

En Estados Unidos, en el estado de Florida, los conductores pueden pagar el peaje pasando por el carril exclusivo para quienes circulan con el dispositivo (tag) precargado, o bien optar por el cobro en una cabina en otra zona. Los autos que pasen sin el dispositivo de pago por la pista designada para televías, recibirán una notificación por correo en los 14 días siguientes para pagar luego la tarifa, pero con una tasa adicional de US\$ 2,50. Si la persona ignora las advertencias por correo, enfrenta una multa de US\$ 100 y costas judiciales. También se les impide matricular el vehículo hasta pagar. En España, la infracción por saltarse un peaje puede ascender hasta los 100 euros y podría elevarse al doble si el conductor abandona su vehículo en el peaje.

La multa por circular sin tag habilitado por vías concesionadas es de 1 UTM (\$67.294 al valor de diciembre). La comisión parlamentaria fijó para el 7 de enero próximo el plazo para la presentación de indicaciones.

Qué dice Mulet

El diputado Jaime Mulet señaló a “El Mercurio” —por escrito— que este proyecto “pone en discusión una norma que consideramos abusiva, que en el origen de las concesiones, cuando se prometió entregar un servicio que disminuiría el tiempo en los desplazamientos, que brindaría mayores niveles

de seguridad, se pudo justificar. Pero la promesa del buen servicio no se ha cumplido a cabalidad. El Estado les pone un nivel de protección a las empresas concesionarias que no tiene ningún actor: multar si no le pagan”.

Mulet asegura que el propósito de esta iniciativa “no es terminar con las concesiones, sino después de 30 años, corregir los márgenes de las empresas a niveles razonables y asegurar calidad de servicio”.

Respuesta de concesionarias

En la industria de las concesiones de infraestructura, en tanto, estiman que el



Según datos del MOP, las transacciones infractoras —por no uso de tag— corresponden apenas al 2,9% del total. La multa por circular sin televía es de 1 UTM.

proyecto de ley desincentiva el pago de peajes, fundamental para la sostenibilidad y expansión del sector.

En una carta al director de “El Mercurio” publicada ayer, el presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), Leonardo Daneri, señaló que “es de suponer que, en la cabeza de los redactores, está la idea de que sea el Estado quien asuma la gestión de la infraestructura que dejaría de tener un sistema de cobro de tarifas”.

Daneri añadió que el proyecto no explica “de qué manera el fisco sostendrá los gastos de construcción, operación y mantenimiento de las carreteras (aproximadamente US\$ 1.180 millones al año)”. A la vez, indicó que no se detalla cómo se compensará al Estado por la recaudación que recibe de las autopistas en “bienes, derechos, participación e impuestos directos (aproximadamente US\$ 600 millones al año). Ni hablar de una mención a las indemnizaciones que se debería pagar a los actuales operadores (que superarían fácilmente los US\$ 20 mil millones) al dejarlos sin vías para

recuperar su inversión”.

Agregó que la iniciativa implicaría reponer las barreras de prepago en carreteras interurbanas y “ponerlas a la entrada de las urbanas. Adiós free flow”.

Impactos observados desde el Gobierno

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) no realizó comentarios ayer tras ser consultado por el tema. En la industria señalan que el Ejecutivo tiene un rol importante en evitar que avance este proyecto y señalar que se trata de una iniciativa parlamentaria inconstitucional al involucrar recursos públicos.

En una presentación de la Dirección General de Concesiones ante la comisión de OO.PP. de la Cámara de Diputados en agosto pasado, se menciona que hay 2,9% de transacciones vehiculares en las carreteras que son infractoras. “Afecta la seguridad pública, desvía recursos y (el Estado) arriesga demandas por incumplimiento de contratos”, dice la misma presentación.