



MARCO GUTIÉRREZ V.

Un deterioro en las cifras de usuarios morosos en el pago de peajes con televía registraron las autopistas urbanas de la Región Metropolitana en 2024 respecto del año previo.

Así se advierte en los balances financieros que reportaron las empresas concesionarias a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), donde se observan aumentos en el ítem "deudores incobrables" y alzas en las provisiones por ese concepto. Se trata de deudas de usuarios morosos que ya no podrían recuperar las firmas luego de un tiempo, que puede ser después de tres o cuatro años.

Esta situación se observa mientras, en paralelo, avanza en la Cámara de Diputados el proyecto de ley que impulsa el 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 quien-

MULTA
 La multa por transitar sin televía es de 1 UTM, \$68.306 de abril de 2025.

nes circulen sin sistema electrónico o tag por las autopistas concesionadas del país. El 25 de marzo pasado fue aprobada en general en la comisión de Obras Públicas y Transportes de la Cámara de Diputados y se prevé que luego sea votada en la Sala.

Algunos consideran que esto puede desembocar en un "efecto CAE (Crédito con Aval del Estado)", es decir, un relajamiento en el cumplimiento de las obligaciones, sin castigo alguno.

Los pasos del MOP

La ministra de Obras Públicas, Jessica López, afirmó que se reunieron con Jaime Mulet para comprender cuáles eran las motivaciones del proyecto. "Estas tienen que ver con que cuando una persona no paga su tag o circula sin este, se producen dos castigos. Uno, la deuda impaga que tiene su televía, y dos, la

Copsa afirma que la iniciativa que avanza en Cámara de Diputados "destruye esta industria":
Crece morosidad en autopistas urbanas y el Gobierno busca mitigar proyecto de ley que elimina multas a quienes no usen tag

El MOP asegura que evalúa indicaciones que permitan acoger los planteamientos de parlamentarios, pero que las personas paguen por utilizar las rutas concesionadas.

multa que se le aplica por la Ley de Tránsito. Entonces, son dos situaciones que hacen que caer en esta condición es súper oneroso... A lo que apunta el diputado, con el apoyo de otros parlamentarios, es que el castigo por circular sin tag es demasiado alto".

De todos modos, López aseguró que se debe buscar un "equilibrio" para evitar que la iniciativa no se transforme en un incentivo a no pagar los peajes. Recordó que en otros servicios como luz, agua y telefonía, cuando no cumple con la cuenta, se corta el suministro.

"Estamos buscando un conjunto de indicaciones que permitan acoger parte de estos planteamientos parlamentarios y que no se pierda el incentivo, que es que la gente tiene que pagar por las rutas concesionadas", indicó la ministra.

Rechazo en la industria

Leonardo Daneri, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), afirmó que "la multa no es tan grande, es 1 UTM (\$68.306). Y con las disposiciones que hay de una ley de no hace mucho tiempo, cuando se pa-



En Copsa afirman que una forma de prohibir la circulación de vehículos morosos o infractores es que no puedan obtener el permiso de circulación, que no pueden renovar si registran multas impagas.

ga a fin de año, se les rebaja el 80% de la multa... Entonces, no tiene sentido. Aquí no hay negociación posible. O sea, esto es o es blanco o es negro. No hay punto intermedio".

Daneri recordó que quienes tienen multas pendientes ligadas al no pago del televía no pueden renovar sus permisos de circulación. Sostuvo nuevamente —tal como lo señaló en enero a "El Mercurio"— que si este

proyecto de ley se aprueba "se acaba la industria de las concesiones". Añadió que "la contradicción más grande es que el Gobierno, que tiene la mayor cartera de concesiones de la historia, nos invitó la semana pasada a invertir en un tremendo plan de obras de infraestructura de todo tipo, con mucho atractivo, pero por otro lado, parlamentarios del mismo gobierno tramitan un

proyecto de ley que destruye esta industria".

El gerente general de la autopista Vespucio Norte, Álvaro Hinojosa, dijo que "hay que esperar que las instituciones funcionen, que el proceso siga adelante y se escuchen todas las voces en ese proceso". El ejecutivo participó ayer en la habilitación del tránsito de la nueva conexión que se construye en la intersección de la Autopista Vespucio

Norte y la Ruta 68, que permitirá una mayor fluidez desde Santiago Centro hacia el sector sur de la capital.

Cifras de las carreteras

Sobre el deterioro de las cifras de usuarios morosos e incobrables de las autopistas urbanas, Daneri comentó que "probablemente el aumento tiene que ver con la situación económica del país, con los vehículos que circulan sin patente, que no se fiscalizan bien. Evidentemente eso repercute en los tránsitos".

En su último balance financiero, Autopista Central señaló que a diciembre de 2023, esta concesión tenía un total de "provisión por pérdida deterioro de deudores comerciales y otros activos financieros" de -\$291.846,5 millones. Al cierre de 2024, el monto pasó a -\$355.583,6 millones, destacando el alza de deudores comerciales de \$67.704,6 millones (monto expresado en negativo en el balance).

Vespucio Norte consignó en su reporte que la estimación de deudores incobrables por peajes fue de 10,38% al cierre de 2024, mayor al 8,9% de un año antes. Hinojosa explicó que se trata de deudas de cuatro años.

Costanera Norte indicó que la provisión de incobrable o porcentaje de incobrabilidad al 31 de diciembre de 2024 fue de 6,70%, mayor al 5,72% de fines de 2023. En Vespucio Sur este ítem llegó al 9,88%, superior al 8,23% del año previo.

CHRISTIAN CARVALLO