

Transportistas de carga advierten que cobro de peajes en el país se ha transformado en un nuevo mecanismo de recaudación de impuestos para el Estado y llaman a revisar el modelo de concesiones del MOP

Desde la Confederación Nacional de Transporte de Carga (CNTC) afirman que en torno al 30% del valor del peaje es un nuevo impuesto por concepto de infraestructura preexistente, y que este cobro a los usuarios se ha transformado en un gravamen adicional que se reajusta anualmente según el IPC, siendo el Estado el más beneficiado con este reajuste anual.

A partir del 1 de enero próximo, según lo establece la ley, el precio de los peajes en carreteras y autopistas del país aumentará un 4,2% en virtud del reajuste correspondiente al IPC anual. Si bien se trata de una medida establecida en la norma, desde la Confederación Nacional de Transporte de Carga señalan que este cobro se ha transformado en una forma que tiene el Estado para recaudar impuestos, y que es éste el mayor beneficiado por el mencionado reajuste.

En esa línea, desde la CNTC afirman que los cobros del Estado en las relicitaciones a las concesionarias por concepto de infraestructura preexistente no tiene fundamento, "ya que finalmente lo terminan pagando los usuarios de rutas cuya infraestructura ya fue financiada y donde la concesionaria original obtuvo

los retornos por la inversión que realizó inicialmente, entonces no entendemos que el MOP exija un monto por este concepto, lo cual a todas luces amerita que se revise y se reformule el sistema de concesiones de carreteras y autopistas del país", puntualiza Sergio Pérez.

El problema, afirman los transportistas de carga, es que ese cobro, en muchas ocasiones no se ve reflejado en el estado de las carreteras y rutas concesionadas, muchas de las cuales, acusan, no tiene los estándares de infraestructura y seguridad requeridos. "Nosotros hace mucho tiempo venimos solicitando a las autoridades de gobierno que se aumenten, por ejemplo, las zonas de descanso y se refuercen las medidas de seguridad vial y contra la delincuencia en distintas zonas del país, pero

nada de eso se concreta, pese al alto monto que pagamos al transitar por las rutas, y que gran parte de esos recursos se los lleva el Estado sin que veamos mejoras", remarca Sergio Pérez, presidente de la CNTC.

Lo grave de todo esto, asegura el representante gremial, "es que se ha instalado en el MOP una lógica recaudatoria por sobre la seguridad de los usuarios de las vías, porque aquí se le da prioridad al cobro, pero no a la modernización y mantención de las rutas, donde los camioneros evidenciamos y sufrimos a diario ese descuido por parte del Estado, siendo lamentable que quienes pagamos la construcción y mantención de esta infraestructura, no vemos mayores beneficios".

"Si se sube todos los años el valor del peaje, como lo establece la ley, según el IPC, los

usuarios queremos ver en las rutas la inversión de esos recursos con altos estándares de seguridad, lo cual no está ocurriendo, porque los transportistas de carga somos víctimas de la delincuencia a diario en las rutas del país", agregó Sergio Pérez.

Cambio al modelo de concesiones

La CNTC afirma que esta lógica recaudatoria por parte del Estado se observa también en los procesos de licitación que realiza el MOP para adjudicar la concesión de las carreteras y autopistas del país, donde denuncian que en el actual modelo se fijan una serie de cobros a las empresas postulantes, situación que de acuerdo al gremio, ha provocado que varios de esos procesos fracasen porque no hay interesados debido a las exigencias financieras adicionales.

Es lo que ocurrió, indica Erwin Palma, Presidente de Asoducam Castro, con el tramo de la Ruta 5, entre Chacabuco y Chonchi, "que es un proyecto de doble vía muy anhelado



Sergio Pérez, alto dirigente del rodado.

por los habitantes y emprendedores de Chiloé, pero que no ha podido avanzar debido al fracaso de las licitaciones por esta situación que estamos señalando, de pagos que se deben hacer al Estado por concepto de administración y control de contrato de la concesión, pagos por compartir ingresos y pago por garantía de ingresos mínimos, cobros que dejan en evidencia que actualmente al MOP le interesa más la recaudación, por sobre la seguridad vial, la conectividad y el desarrollo. EL dirigente gremial de esa zona manifestó que "estamos trabajando en este tema con varios diputados del distrito".