

Alertas se encendieron por moción parlamentaria que intenta derogar las multas por el uso del tag:

Baja en rentabilidad y pocos oferentes en licitaciones, ¿SIGUEN SIENDO UN BUEN NEGOCIO LAS AUTOPISTAS URBANAS?

El próximo reajuste a las tarifas de telepeajes en enero ayudará a compensar la baja en el flujo de vehículos y la caída en sus utilidades. Desde el sector apuntan que la escasa promoción de los nuevos proyectos ha conducido a que sean pocas y siempre las mismas empresas las que participan en las licitaciones para infraestructura vial. • GUILLERMO V. ACEVEDO

El alza que experimentarán el tag y peajes a partir de enero —4,2% de acuerdo al reajuste correspondiente al IPC de 2024— vendrá a sostener los ingresos de las autopistas urbanas concesionadas. Esto, porque, en la actualidad, la caída del tráfico, la evasión y un bajo crecimiento de la economía mantienen presionado al sector.

Dos cartas a “El Mercurio” alertaron sobre la situación de la industria. Por un lado, Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), sugirió algunas hipótesis que han contribuido a la baja en la demanda. Por otro, Leonardo Danerí, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), criticó la moción que busca derogar el artículo de la Ley de Tránsito que regula el cobro de telepeaje o tag en autopistas, y apunta a que sería otra amenaza al sector y a la inversión extranjera.

Estas misivas vienen a reforzar la idea de que el sector atraviesa un momento de turbulencias, que exhibe hoy una rentabilidad menor respecto al período previo a la pandemia.

El primer trimestre de este año, las rutas viales urbanas —Autopista Central, Costanera Norte, Vespucio Norte y Vespucio Sur— sumaron utilidades por \$107.056 millones entre enero y marzo, lo que representó una baja anual de 4,9%, según su reporte a la CMF.

Y durante el tercer trimestre, sus estados financieros muestran que la rentabilidad de la mayoría de las empresas viene a la baja en comparación con cinco años atrás.

Para la Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A. —ligada al Grupo Costanera— la rentabilidad del patrimonio bajó de un 22,6% en septiembre de 2019 a un 19,2% en el mismo mes de 2024. Su rentabilidad sobre las ventas, en tanto, cayó desde un 76,4% en 2019 a 71,4% en 2024.

En el caso de Sociedad Concesionaria Autopista Nororiente S.A. —parte de la misma matriz y cuyos últimos datos disponibles en CMF son a 2023—, su rentabilidad del patrimonio cayó de un 20,3% en el último trimestre de 2019, a un 19% en el mismo período de 2023. A su vez, la rentabilidad sobre las ventas pasó de un 102,5% en diciembre de 2019 a un 82,9% el mismo mes de 2023.

Quizá el caso más notorio lo representa Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A. —ligada a Taurus Holdings Chile S.A.—, que cayó de un 323,8% en septiembre de 2019 a 41,8% en septiembre de 2024. Sin embargo, explican que esto se debe a que en el tercer trimestre de 2019 pasaron de un patrimonio negativo a uno positivo en la medida que terminaron con los gastos de construcción. No obstante, respecto al mismo mes de 2023 también presenta una caída, con una rentabilidad de 52,2%.

En el caso de la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A., el mismo indicador de rentabilidad en septiembre de este año comparado con el mismo mes de 2019 va en contra de la tendencia y presenta una mejoría, pasando de un 33,9% en 2019 a un 43,7% en 2024, aunque cae respecto al desempeño en diciembre, donde su rentabilidad fue de 50,6%.

Desde el CPI, Carlos Cruz descarta una crisis, aunque advierte que “las empresas tienen un negocio que es ajustado, y por lo tanto hay que cautelar las distintas fuentes de ingresos para que no colapsen y dejen de prestar los servicios”.

Y agrega que si bien las concesiones tienen volúmenes muy grandes, es un negocio bastante ajustado respecto a las inversiones que se realizan. “Hay que analizarlo desde que se adjudican el contrato hasta el fin de la concesión. Son rentabilidades muy razonables para negocios de esta envergadura”.

De hecho, los gastos de construcción, operación y mantenimiento de las carreteras, indica Danerí en su carta, alcanzan

los US\$ 1.180 millones al año.

Tasas, evasión y permisos entre principales factores

Entre las razones que han conducido a este escenario, las empresas consideran factores como la inflación, el desempleo, el alto costo de los combustibles, y la baja actividad económica.

Para las autopistas urbanas, “uno de los principales problemas es la evasión, ya sea por gente que no paga, que circula sin patente, o sin tag, lo que los hace difícil de perseguir. El nivel de la evasión debe estar en el orden de 6% del total de los ingresos”, señala Cruz. “No se trata de que alguna de las empresas vaya a quebrar”, comenta, pero “los cambios de conducta y la evasión han sido perjudiciales, y los márgenes de retorno se han ido ajustando”.

El académico de la Universidad de Chile y especialista en asociaciones público-privadas en desarrollo de infraestructura, Ronald Fisher, explica que “hay que tener cuidado al hablar de la rentabilidad de las autopistas, porque esta depende mucho de las tasas de interés. El valor de las deudas depende de esas tasas, y eso se mezcla con lo que está pasando en el mercado”.

En línea con esto, las concesionarias señalan que “cuando un porcentaje importante de la inversión se financia con deuda, no es lo mismo tener tasas del 5% o 3%, y eso es un costo significativo cuando proyectos recuperar tu inversión en 20 años”.

Desde el CPI señalan que se ha observado una baja en la demanda en el uso de las autopistas, aunque Fisher sostiene que “lo que ha existido en realidad es una baja en la tasa de crecimiento de esa demanda”. Y los datos de la Dirección General de Concesiones del MOP lo respaldan, ya que revelan que en el tercer trimestre de 2024 las transacciones contabilizadas en las autopistas urbanas alcanzaron 426,5 millones, un crecimiento interanual de 0,5% este trimestre, aunque esto no tiene una correlación con los resultados financieros.

Fuentes de la industria comentan que también es consecuencia del bajo crecimiento del país. “Si proyectaste que el país iba a crecer al 3% o 4%, y termina creciendo al 2% o 2,5%, la tasa de retorno va a ser mucho menor que la esperada”, indican.

Otro asunto que les ha afectado en gran medida, advierten, incluso más que el tráfi-

co, es la demora excesiva de los proyectos. “Si pones un *equity* para invertir, y quedas parado tres años por autorizaciones del Consejo de Monumentos Nacionales, eso te pega en los retornos, aún más que los autos que pasarán en el futuro”.

¿Siguen siendo un negocio atractivo?

Las últimas licitaciones además han mostrado que la cantidad de oferentes se ha limitado a dos, que según fuentes del sector es reflejo del momento que atraviesan. “Si el negocio fuera tan bueno, habría 15 empresas peleando por la concesión, y no participando solo dos o tres”, sostienen.

“Estamos creciendo más lento, y eso tiene un efecto, porque los flujos de tráfico pueden ir disminuyendo, lo que hace que los proyectos futuros sean menos atractivos para los inversores”, comenta Fischer.

Y a este antecedente se agrega el riesgo asociado a las nuevas propuestas parlamentarias que podrían afectar a futuras concesiones, sostiene el académico, que deriva de la posibilidad de cambios en las regulaciones y políticas que impactan la viabilidad financiera de los proyectos.

Se refiere a la moción que se aprobó en la Cámara de Diputados la semana pasada, que busca derogar el artículo 114 de la Ley de Tránsito. Es decir, ya no se exigiría circular con dispositivos de cobro de telepeaje donde opere un sistema electrónico de cobro, o la acción ya no estaría sujeta a multas.

“Esta es una medida que afecta la seriedad jurídica del país, y pone en cuestión una de las fuentes principales de financiamiento para el desarrollo de la infraestructura pública. Y en un momento en que el Gobierno ha sido muy enfático en que para llevar adelante proyectos de infraestructura se requiere de la asociación público-privada”, enfatiza Cruz.

Fischer agrega que “tal vez lo que estamos haciendo mal es la promoción de nuestros proyectos en el mundo. Estamos volviendo a los mismos actores que ya conocen cómo funciona. Hubo un tiempo en que vinieron grandes compañías a competir, entre ellos chinos, pero que luego no volvieron más”.