Ministerio de Obras Públicas

Gobierno de Chile

Acta Ordinaria Sesión Diciembre de 2019
Consejo de Concesiones

A las 09:00 horas del día 12 de diciembre de 2019, en dependencias del Ministerio de Obras Públicas en calle Morandé Nº 59, piso 6, Santiago, se dio inicio a la presente sesión del Consejo de Concesiones (en adelante el "Consejo") bajo la presidencia de la señora María Soledad Arellano S.. Asistieron también a la sesión del Consejo los señores Juan Andrés Varas B., Rodrigo Delgadillo S., Iván Poduje C. y Tomás Flores J.. Se encontraban en la sala, especialmente invitados la señora Marcela Hernández Meza, jefa de la División de Estudios y Análisis de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, don Felix León el señor Marcial Echenique, don Vianel Gonzalez Parra, don Felipe Livert Aquino y don Enrique Bone Bravo, Asesor del Ministro de Obras Públicas. Actuó como secretario abogado don Jorge Bofill García.

En la sesión la Presidenta del Consejo efectuó el correspondiente saludo protocolar, y previo a proceder a conocer la presentación titulada "Plan de Infraestructura para la Movilidad 2050", la señora Marcela Hernández Meza, expuso para el conocimiento de los miembros del Consejo, conforme a lo solicitado, los lineamientos principales seguidos por la Dirección General de Concesiones en política tarifaria para proyectos viales de su tuición.

En este sentido, la señora Hernández hizo presente que la definición de una estructura de peajes considera las siguientes premisas fundamentales:

a) Quien usa, paga. Los usuarios que se benefician del uso de la infraestructura concesionada son quienes deben aportar con su financiamiento.

b) Equidad intergeneracional. El modelo convencional de concesiones supone que el 100% de la inversión realizada así como la mantención de la obra debe ser financiado en su totalidad por los usuarios de la primera generación, desconociendo que la ruta continuará beneficiando a usuarios más allá del plazo original de concesión, y que existe un valor residual de esa inversión que es mayor que "0". Este principio básico de equidad intergeneracional es fundamental para asegurar un proceso de acumulación del stock de capital en nuestra red de transporte necesario para proyectar a Chile hacia el desarrollo.

c) Equidad interregional. Los tramos de la Ruta 5 que tienen mayor demanda deben generar los fondos suficientes como para poder mantener el estándar de la ruta en aquellos tramos de menor demanda, de esta forma el costo de transporte y los efectos en la productividad del país, no se ve impactado por condiciones específicas de, por ejemplo, las zonas extremas del país.

d) Competencia. El valor del peaje debe ser tal que no solo responda a criterios de mercado y de competencia en su definición, sino que también deberá permitir la construcción de otras vías alternativas, así como de la implementación de otros medios de transporte.

En el mismo sentido, la señora Hernández dio a conocer a los miembros del Consejo los términos del protocolo de acuerdo recientemente alcanzados por los usuarios de las concesiones urbanas de la Región Metropolitana, el MOP y las Sociedades Concesionarias que conforman el Sistema Interoperable de Autopistas Urbanas (SIA).

En dicho protocolo de acuerdo, las Sociedades Concesionarias que conforman el SIA han comprometido definir y aplicar las siguientes medidas comerciales, a su entero cargo y costo y sin compensación alguna por parte del MOP, y que se exponen a continuación:

PRIMERO: BENEFICIO A LOS USUARIOS

A. Convenios de pago para usuarios inhabilitados o con deudas morosas superiores a un año

Los usuarios de las autopistas del SIA que se encuentran inhabilitados o que tengan deudas que hayan vencido con anterioridad a diciembre de 2018, podrán suscribir con cada una de las Sociedades Concesionarias un convenio de pago, en los siguientes términos:

1) El monto a pagar por el usuario bajo el convenio de pago corresponderá sólo al capital adeudado, sin reajustes, intereses ni gastos de cobranza. En el caso de las deudas por la tarifa infractora, correspondiente al equivalente al "Pase Diario", el monto a pagar será el 50% de la tarifa infractora.

2) El monto a pagar bajo el convenio de pago se dividirá en cuotas mensuales, sin reajustes, intereses ni gastos de cobranza, conforme a lo siguiente:

2.1) Para un monto del convenio de pago inferior o igual a $10.000.000:

- Personas naturales:
  - Monto menor o igual a $1.000.000, hasta 12 cuotas.
  - Monto mayor a $1.000.000 y menor o igual a $3.000.000, hasta 24 cuotas.
  - Monto mayor a $3.000.000 y menor o igual a $10.000.000, hasta 36 cuotas.
- Personas Jurídicas:
  - Empresas de menor tamaño, de acuerdo al artículo 2° de la Ley N°20.416, hasta 24 cuotas.
  - Otras personas jurídicas, hasta 12 cuotas.

2.2) Para un monto del convenio de pago superior a $10.000.000, según lo convenido con cada sociedad concesionaria.

3) Cada persona natural o jurídica sólo podrá suscribir un convenio de pago por todos sus vehículos en forma conjunta.

4) Al momento de suscribir el convenio, el usuario deberá pagar al contado la primera cuota del convenio. Con este pago y la suscripción del convenio, la Sociedad Concesionaria procederá a habilitar el Televía para la autopista correspondiente, en caso que éste estuviera inhabilitado.

5) Una vez pagadas todas las cuotas del convenio de pago, la Sociedad Concesionaria condonará todos los intereses, reajuste, gastos de cobranza y los descuentos a la deuda por tarifas infractoras.

6) Si el usuario acumula dos cuotas vencidas impagas en forma consecutiva, el convenio quedará sin efecto y la Sociedad Concesionaria no realizará la condonación establecida en el punto anterior y podrá inhabilitar el Televía.

7) El límite de tiempo para que los usuarios puedan suscribir el convenio de pago será de 6 meses contados, desde la publicación del acuerdo en un diario de circulación nacional.

8) Todos los clientes que no estén dentro del alcance del plan, de igual forma podrán acercarse a las Sociedades Concesionarias para analizar su caso.

B. Programa especial de normalización de motos

Cada una de las Sociedades Concesionarias del SIA ofrecerá un programa especial de normalización para motos que contemplará una tarifa especial rebajada, correspondiente al 50% de la tarifa máxima, a los usuarios de motos que reúnan las siguientes condiciones:

1) Que la transacción sea detectada mediante un dispositivo TAG habilitado y operativo.

2) Que el usuario no esté moroso al momento de circular por estas rutas, y en caso de estarlo, debe tener un convenio de pago vigente de acuerdo a las disposiciones de la letra A del presente protocolo.

3) Para efectos de este programa especial, el usuario suscribirá un convenio con las Sociedades Concesionarias, las cuales otorgarán a los usuarios las facilidades para que este convenio se suscriba electrónicamente y se establezca un sistema automático de pago. Este sistema automático de pago no será exigible para aquellos usuarios que posean un convenio de Televía activo y se encuentren al día en el pago de sus deudas al 20 de diciembre de 2019.

Las sociedades concesionarias podrán dejar sin efecto este beneficio para el año siguiente, en caso que los tránsitos de motos sin placa patente o con placa patente adulterada o no identificable, en un año calendario, superen un 55% de los tránsitos totales de motos.

C. Planes especiales de las sociedades concesionarias para usuarios intensivos

Cada una de las Sociedades Concesionarias ofrecerá a todos sus usuarios con contrato de Televía, la posibilidad de suscribir sólo para sus vehículos categorías 2 y 3 (conforme a las respectivas Bases de Licitación) un plan especial para usuarios intensivos en los siguientes términos:

1) Los usuarios podrán celebrar un convenio en el cual optarán por uno de los siguientes planes:

   1.1) Plan Tarifa Diaria Especial para Usuarios Intensivos

   Se establecerá una Tarifa Diaria Especial para Usuarios Intensivos, que en cada concesión corresponderá a la suma de las tarifas de un trayecto completo valorizado a Tarifa Base Fuera de Punta y un trayecto completo valorizado a Tarifa Base Punta.

   La Tarifa Diaria Especial para Usuarios Intensivos permitirá el tránsito ilimitado de un vehículo por la concesión en un día calendario.

   Los usuarios con Plan Tarifa Diaria Especial para Usuarios Intensivos deberán pagar cada mes calendario, un mínimo de 15 tarifas Diarias Especiales para Usuarios Intensivos, aunque realicen menos de 15 tránsitos en ese mes. En caso de realizar tránsitos en más de 15 días en el mes, deberán pagar el monto que resulte de multiplicar la Tarifa Diaria Especial por el número de días en que se realizaron tránsitos en ese mes.

   1.2) Plan Descuento por Volumen

   Los usuarios que suscriban este plan, se les aplicará un 25% de descuento a la diferencia positiva entre el monto total de los tránsitos realizados en cada mes calendario, y el umbral de $300.000 en el caso de los vehículos tipo 2, o el umbral de $450.000 en el caso de los vehículos tipo 3.

   Para los años posteriores al 2020, los umbrales se reajustarán según la variación del IPC.

2) Los convenios tendrán una duración de 90 días, renovándose por periodos iguales y sucesivos en caso que el usuario no manifestare su voluntad de no renovarlo. Luego del primer periodo, el usuario podrá poner término anticipado al convenio en cualquier momento, mediante comunicación directa o correo electrónico, y el término tendrá efecto el último día del mes calendario correspondiente.

3) Para suscribir el convenio el usuario no deberá estar moroso, y en caso de estarlo, deberá tener un convenio de pago vigente conforme a la letra A de este documento.

4) Cada Sociedad Concesionaria podrá poner término inmediato a un convenio en caso que el usuario se encontrare en mora en el pago de dos o más cuentas mensuales consecutivas, sin necesidad de notificación alguna al usuario.

Ministerio de Obras Públicas

Gobierno de Chile

5) Los planes especiales sólo aplicarán para aquéllos tránsitos que sean detectados mediante un dispositivo TAG habilitado y operativo.

6) Estos planes comerciales tienen el carácter de voluntarios para los usuarios del SIA y su continuidad será evaluada anualmente.

D. Política de inhabilitación del Televía

Las sociedades concesionarias sólo podrán inhabilitar el Televía en caso de existir deudas morosas con un vencimiento superior a 150 días.

Finalizada la exposición, los miembros del Consejo analizaron las premisas fundamentales de la estructura de peajes y las condiciones comprometidas a definir y aplicar por las Sociedades Concesionarias que conforman el SIA. En este sentido el Consejo concuerda en la necesidad de avanzar en la definición formal de una política tarifaria para las obras concesionadas y los proyectos en estudio, que sea a su vez concordante con el Fondo de Infraestructura y que permita unificar criterios para evaluar requerimientos puntuales, y encarga a la dirección abordar esta materia en la próxima sesión.

A continuación, la señora Presidenta del Consejo solicitó a don Marcial Echenique presentar la exposición titulada "Plan de Infraestructura para la Movilidad 2050", la cual no se reproduce en la presente acta por encontrarse ésta aún en calidad de borrador.

Sin tener otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 11:15 horas.

M. Soledad Arellano S.
Presidente del Consejo de Concesiones
Consejera

Iván Poduje C.
Consejero

Ministerio de Obras Públicas

Gobierno de Chile

Rodrigo Delgadillo S.

Consejero

Tomás Flores J.

Consejero

Juan Andrés Varas B.

Consejero

Jorge Bofill García

Secretario Abogado