

Proyecto de ley iniciado en moción de los Honorables Senadores señoras Gatica y Órdenes, y señor De Urresti, con la que inician un proyecto de ley que establece una rebaja temporal de la tarifa de peaje por reducción significativa del nivel de servicio.

FUNDAMENTOS

El sistema de concesiones de obras públicas, regulado por el decreto con fuerza de ley N°900 del Ministerio de Obras Públicas, ha permitido exitosamente la colaboración público-privada en la construcción y administración de las obras viales. En este sentido, el cobro de peajes se ha justificado para los usuarios en la necesidad de contar con carreteras de buena calidad de manera oportuna y que además reciban mantenciones adecuadas a lo largo del tiempo que dura la concesión.

Sin embargo, la Ley de Concesiones de Obras Públicas no limita la obligación de la concesionaria a construir y conservar la infraestructura, sino que también le exige prestar un servicio continuo y de calidad. En efecto, los artículos 1°, 6° bis y 29 establecen el cumplimiento de niveles de servicio y estándares técnicos medidos mediante indicadores objetivos, mientras que los artículos 22, 23 y 30 bis obligan a mantener condiciones normales de circulación e informar toda circunstancia que afecte la correcta prestación del servicio. A su vez, los artículos 7°, 11 y 21 vinculan la tarifa con el servicio prestado y la incorporan al régimen económico del contrato. Incluso el artículo 37 permite suspender su cobro frente a una interrupción injustificada.

En consecuencia, quienes transitan por las carreteras están pagando no solo por la construcción de la obra, sino por un servicio que la legislación vigente establece que debe ser de calidad. No obstante, la ley no contempla un mecanismo general que permita ajustar temporalmente la tarifa cuando, debido a obras ejecutadas por la propia concesionaria, el usuario recibe un nivel de servicio significativamente inferior.

Por lo general, la ejecución de obras de mantenimiento, reparación o ampliación por parte de la propia concesionaria reduce de manera considerable ese estándar de servicio. Concretamente, se angostan pistas, se reduce la velocidad máxima permitida, aumenta la congestión y, en

consecuencia, se incrementan los tiempos de viaje de los usuarios. A pesar de lo anterior, la tarifa de peaje que se cobra durante dichos períodos de obras es, salvo excepciones puntuales, exactamente la misma que se cobra cuando la vía opera en condiciones normales.

El Ministerio de Obras Públicas ya cuenta con experiencia en el ajuste temporal de tarifas para fines de gestión de tránsito, como ocurre con el mecanismo conocido como "Peaje a Luca", que reduce transitoriamente el valor del peaje en fines de semana largos y períodos de alta demanda con el objetivo de distribuir mejor el flujo vehicular. Ese antecedente demuestra que existe tanto la capacidad técnica como el instrumento regulatorio para ajustar tarifas en función de las condiciones reales de circulación. No obstante, dicho mecanismo se ha utilizado exclusivamente para gestionar congestión en períodos de alta demanda, y no existe una norma equivalente que proteja al usuario cuando la reducción del nivel de servicio es consecuencia directa de obras ejecutadas por la propia concesionaria.

La literatura en materia de concesiones ha advertido, además, que cuando la regulación no exige estándares de servicio verificables durante la ejecución de obras, los concesionarios pueden postergar o extender innecesariamente los trabajos, sin que ello tenga consecuencias en sus ingresos, trasladando la totalidad del costo de la disrupción a los usuarios, tanto en tiempo de viaje como en el valor íntegro del peaje pagado.

La presente moción busca corregir esta asimetría, estableciendo el principio de que la tarifa de peaje debe ser proporcional al nivel de servicio efectivamente ofrecido. Cuando la ejecución de obras reduzca significativamente dicho nivel de servicio, medido en función de parámetros objetivos como la reducción de la velocidad máxima permitida o de la capacidad de pistas disponibles, corresponderá aplicar una rebaja proporcional de la tarifa cobrada en el tramo y período respectivo.

IDEA MATRIZ

La idea matriz del proyecto consiste en vincular la tarifa cobrada por el uso de una obra vial concesionada con el nivel de servicio efectivamente entregado al usuario, estableciendo para las futuras concesiones una rebaja temporal, automática y proporcional del peaje cuando la ejecución de obras de conservación, reparación, mejoramiento o ampliación reduzca significativamente las condiciones normales de circulación, conforme a parámetros objetivos previamente definidos.

En razón de lo expuesto, vengo a presentar el siguiente proyecto de ley:

PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Intercálase, a continuación del artículo 23 del decreto supremo N.º 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N.º 164, de 1991, del mismo Ministerio, el siguiente artículo 23 bis:

“Artículo 23 bis.- Rebaja tarifaria por reducción del nivel de servicio. En las concesiones de obras viales, cuando las obras de conservación, reparación, mejoramiento o ampliación a cargo de la sociedad concesionaria produzcan una reducción temporal y significativa del nivel de servicio respecto de las condiciones normales de utilización de un tramo en explotación, deberá aplicarse una rebaja temporal a la tarifa o peaje correspondiente al tránsito por el tramo afectado, durante todo el período en que se mantenga dicha afectación. Siempre que la reducción del nivel de servicio sea imputable a la sociedad concesionaria y no derive de caso fortuito o fuerza mayor.

Para determinar la existencia y magnitud de la afectación se considerarán, al menos, la reducción del número de pistas habilitadas, la disminución de la velocidad máxima autorizada, la extensión del tramo afectado y la duración de la restricción. La rebaja será proporcional a la magnitud y extensión de la reducción del nivel de servicio.

Artículo transitorio.- Lo dispuesto en esta ley será aplicable únicamente a las licitaciones cuyo llamado se publique con posterioridad a su entrada en vigencia y a los contratos de concesión que resulten de ellas.