



## DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Industria](#)

Industria

## AVO y el MOP enfrentan posturas por cobro de peajes en concesión "El Salto - Príncipe de Gales"

Si bien desde la concesionaria acusan incumplimiento del contrato, desde el MOP indican que toda la responsabilidad y "falta de precisión" en la modificación de las obras corresponde a AVO.

Por: Claudia Saravia | Publicado: Martes 30 de agosto de 2022 a las 18:20 hrs.





Una tensa jornada fue la que se desarrolló este martes durante la audiencia pública en lo que respecta a la discrepancia entre la Sociedad Concesionaria Américo Vespucio Oriente (AVO) y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en relación a la concesión del tramo "El Salto - Príncipe de Gales" adjudicada en enero de 2014.

Ambas partes no solo expusieron sus argumentos frente al Panel Técnico de Concesiones, sino también deslegitimaron la defensa de su oponente, calificando ciertos alegatos como "no efectivos" y "contradictorios".

Durante la reunión, que se extendió por cerca de tres horas y media, los representantes de la sociedad concesionaria integrada por Aleatica (ex OHL Concesiones) y Sacyr Concesiones Chile, **fundamentaron su postura en base al no cumplimiento del contrato**. Y, en ese sentido, apuntaron sus dardos al Ordinario 12.838 instruido por el Inspector Fiscal de la obra, Rodrigo Richmagüi (allí presente), en el que ordena corregir los cálculos de tarifas y longitudes de cobro de la obra. Este señala que **el tramo de concesión viaducto "El Salto" no está afecto a cobro por encontrarse en la superficie**, y no tratarse de una vialidad subterránea, "tal como está definido en las bases de licitación".

Todo esto, tras la modificación de los proyectos de ingeniería y posterior sustitución -según dice la sociedad concesionaria- del túnel contemplado en los antecedentes referenciales por el viaducto "El Salto".

"El objeto de esta discrepancia para la empresa es que se cumpla el contrato en los términos acordados, y que dice que **la sociedad concesionaria puede ejercer su derecho a cobrar tarifas por el uso de todas las obras construidas**", comentó María Fernanda Brahm, representante legal de la compañía.

Asimismo, Brahm sostuvo que "en febrero de 2015 el Inspector Fiscal comunicó a AVO que la Dirección General de Obras Públicas (DGOP) había aceptado la propuesta e instruyó dejar de avanzar con los proyectos del túnel en ese tramo, y que ahora debía desarrollar los proyectos del viaducto". Y que **la DGOP señaló expresamente que el tramo "El Salto" vendría a reemplazar el túnel** que estaba en el proyecto referencial.



compañía que no podría hacer cobro efectivo de peaje. Es decir, **"solo a un mes de la puesta en servicio provisoria, y a horas antes de que AVO publicara las tarifas** para darlas a conocer al público".

El viaducto en cuestión tiene una longitud de 1,2 km (representa 14% de los 9 km contemplados de la obra completa), y de acuerdo a lo expuesto por AVO, **las tarifas no cobradas hasta la fecha corresponden a 16% de los ingresos totales mensuales** de la firma. Y es por este motivo que **solicitan que el MOP los compense** por todo el tiempo que esta se vea impedida de cobrar tarifa, y que obviamente este tramo se reincorpore al cálculo estimado.

### Rechazo al cobro de peaje

Por su parte, Marco Antonio Rozas, representante legal de la cartera encabezada por el ministro Juan Carlos García, fue claro en señalar que, bajo su punto de vista, **no hubo ninguna modificación del contrato, sustitución de obras, ni modificación del régimen económico**. "Solo hubo modificación del proyecto referencial", señaló.

Lo anterior, debido a que "la modificación del proyecto referencial no la hizo el MOP, sino que **fue iniciativa de la concesionaria**", según argumentó.

En este sentido, el abogado apuntó a "la falta de precisión" por parte de AVO, ya que bajo su opinión la responsabilidad recae totalmente en la concesionaria al modificar el proyecto referencial y **agregar "una tipología constructiva que no conversa con las áreas de las vías afectas al cobro de tarifas"**. Y dijo que no existe "una estipulación expresa que establezca el área de viaducto como un área de las vías" afecta al cobro de peaje.

"¿Qué dicen las bases? Que usted puede cobrar en las áreas de vialidad subterránea y en las áreas de vialidad superficial ¿El viaducto es vialidad subterránea? No ¿Es vialidad superficial? No. Entonces, **conforme al tenor literal de las bases ¿Usted puede cobrar tarifas en un viaducto? No**. Y la concesionaria sabía o debió saber esto cuando propuso modificar el proyecto referencial", agregó.

Y en los últimos minutos de exposición, Rozas indicó que el no cobro de tarifas en este tramo por parte de AVO no implicaría un no pago de **una contraprestación económica, ya que el efecto de dicha medida "es afectar la cuenta del proyecto alargando el plazo"**. "Si se mantuviera toda la concesión sin cobrar tarifas en el viaducto, el término de la concesión, en



## Cuestionamientos del Panel

Tras las presentaciones, Paula Silva, integrante del Panel Técnico de Concesiones, increpó al MOP respecto de las observaciones que pudo haber hecho la cartera en cuanto a si se trataba o no una sustitución de obras. Y dijo que **si bien, el proyecto referencial es una facultad de la sociedad concesionaria, esta "no llega y lo ejecuta por sí"**, ya que necesita la aprobación de su mandante.

Frente a esto, Rozas, el abogado de la cartera de Obras Públicas, indicó que "la función del proyecto referencial es fijar un estándar mínimo.", de modo que "cuando el Inspector Fiscal revisa una propuesta de modificación del proyecto referencial, **lo que revisa es que no se vulnere ese estándar mínimo. O sea, que lo que se propone sea mejor o igual** en términos de estándar técnico", explicó.

Mientras que Roberto Aigner consultó al MOP que en base a la buena fe y a la confianza legítima entre las partes, **"¿Por qué le venimos a decir después de 7 años a la concesionaria que no va a poder cobrar después de ese cambio?"**. Frente a lo que el Inspector Fiscal de la obra, Rodrigo Richmagüi, respondió que "las bases tienen sus momentos y oportunidades. Y las oportunidades en las cuales la concesionaria hace la presentación de las tarifas es un plazo previo a la puesta en servicio provisorio".

Te Recomendamos