

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título	Tamaño	Valor Publicitario Estimado
10/01/2013	DIARIO PULSO - STGO-CHILE	9	4	DISTORSION DE PRECIO EN LAS AUTOPISTAS	19,5x19,3	\$ 2.097.649

Mirada Global

Distorsión de precio en las autopistas

Este mercado no es competitivo; de hecho, es un monopolio natural y en general es el oferente el que decide cuánto cobra y la manera de reajustar los valores.

**JAVIER
LABBÉ CID**

RECIENTEMENTE, las autopistas urbanas aumentaron sus precios. Se trata de una situación que tiene ciertas características comunes: todas lo hicieron en una cifra mayor que el IPC (de hecho, IPC más la máxima alza permitida por el contrato de concesión, es decir, un 3,5% real); se mantienen los precios más altos para "horarios punta" y se considera un "sobre precio por saturación". Estamos acostumbrados a alzas de precio equivalentes a la variación del IPC. No obstante, ¿cuál sería la justificación a alzas mayores? En los mercados en que existe competencia, los precios son regulados por el mismo mercado. Así, lo cobrado está relacionado con los costos (de hecho, el costo marginal). Sin embargo, este mercado no es competitivo, es un monopolio natural y, como tal, el oferente es quien decide cuánto cobra y las alzas en los precios dependiendo de la sensibilidad de la demanda frente a variaciones en los precios (elasticidad). Si la demanda es muy sensible a variaciones en el precio (elástica), habría pocos incentivos a aumentar los precios. Si la demanda es poco sensible a variaciones en el precio (inelástica), hay incentivos a aumentar los precios. Al parecer, éste sería el caso de la demanda por las autopistas urbanas, donde el pre-

cio influye muy poco sobre la cantidad demandada, debido a la ausencia de alternativas realistas a su utilización. En este caso, es razonable la existencia de un tope máximo a las alzas de precios, pero el 3,5% real es un valor estático arbitrario que difícilmente tiene justificación. Si se aumentase un 3,5% real anualmente a lo largo de diez años, los precios habrían aumentado 41% real. ¿Es razonable? Asimismo, la idea de tari-

fas más altas para los "horarios punta" es cuerda cuando la demanda es sensible a la variación de los precios; así, al aumentar el precio disminuye la cantidad demandada, evitando congestión. No obstante, la demanda por las autopistas urbanas parece ser poco sensible a variaciones en el precio, por lo que incrementos en el mismo sólo se traducen en mayor recaudación para las concesionarias, sin disminuir significativamente la congestión. Entonces, esta medida no beneficia a nadie más que a la concesionaria, porque cobra más cuando hay mayor circulación. El argumento anterior también se aplica al "sobre precio por saturación", que es otra medida que sólo beneficia a las concesionarias, al cobrar más cuando existe mayor cantidad de vehículos circulando. Al entrar a una autopista concesionada, el automovilista está comprando utilizar menos tiempo en sus recorridos. Sin embargo, en los horarios punta o en congestión, el usuario no está recibiendo el beneficio comprado. Luego, al contrario de cobrarles más en los horarios punta y en saturación, se los debería compensar por el mal servicio. Como analogía, uno no entra al cine para estar sentado, sino para ver una película. Si ésta no puede ser exhibida, se debería devolver lo pagado y compensar las molestias. ●

El autor es profesor Facultad de Economía y Negocios Universidad del Desarrollo (UDD).

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título	Tamaño	Valor Publicitario Estimado
10/01/2013	DIARIO PULSO - STGO-CHILE	9	5	DISTORSION DE PRECIO EN LAS AUTOPISTAS	6,4x10,1	\$ 358.791



● **¿Cuál es el tema?** Las alzas de precios que han establecido las autopistas urbanas por encima del IPC.

● **¿Qué relevancia tiene?** Debido a la ausencia de alternativas realistas en la ciudad, las autopistas urbanas son claves en el funcionamiento del transporte y de las personas.

● **¿En qué consiste el problema?** El mecanismo de reajustabilidad que utilizan las concesionarias tiene un conjunto de distorsiones que han terminado por favorecer a las empresas.

● **¿Qué plantea el autor?** Es necesario un examen más fino del régimen de cobro y preguntarse acerca de las formas de compensación a los usuarios cuando el servicio no se presta.