

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17ma. Asamblea  
Legislativa

3ra. Sesión  
Ordinaria

ASAMBLEA LEGISLATIVA

COMISIÓN CONJUNTA PARA LAS ALIANZAS  
PÚBLICO-PRIVADAS

23 DE ENERO DE 2014

PRIMER INFORME PARCIAL  
APP AUTOPISTAS PR-22 y PR-5

RECIBIDO  
SENADO DE PUERTO RICO  
SECRETARIA

2014 JAN 23 PM 4: 31

EA

A LA ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Vuestra Comisión Conjunta para las Alianzas Público-Privadas ("Comisión") tiene a bien someter su primer Informe Parcial con relación al proyecto de alianza público-privada identificado como "Autopistas PR-22 y PR-5".

BASE LEGAL


El Artículo 22 de la Ley 29-2009, según enmendada, conocida como "Ley de Alianzas Público Privadas" (en adelante "Ley 29"), le concede a la Comisión jurisdicción para examinar, investigar, evaluar y estudiar todo lo concerniente a las alianzas público-privadas, además de concederle a la Comisión la potestad de preparar y rendir todos aquellos informes que fueran necesarios, a fin de mantener informada a ambas Cámaras Legislativas de los resultados, recomendaciones y conclusiones que se obtengan durante el transcurso de su encomienda. Sobre dicha base legal, esta Comisión ha iniciado la evaluación del proyecto de alianza público-privada identificado como "Autopistas PR-22 y PR-5" por la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (en adelante "Autoridad").

VISTAS PÚBLICAS

Ante el anuncio publicado en los medios del país el día 10 de diciembre de 2013, relacionado a los aumentos de peaje en las Autopistas PR-22 y PR-5 (en adelante "Las Autopistas"), esta Comisión le solicitó a Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico

("Metropistas"), entidad a la cual se le concedió el contrato de administración de dichas autopistas, que compareciera a explicar los fundamentos para dicho aumento y la metodología utilizada para determinar la cantidad del mismo. El 17 de diciembre de 2013, la Comisión llevó a cabo una vista pública en la cual depuso el Ing. Gonzalo Alcalde Rodríguez, principal oficial ejecutivo de Metropistas.

En su ponencia, el Ing. Alcalde indicó que los objetivos a corto, mediano y largo plazo de Metropistas son dotar al usuario de las autopistas de unos estándares de servicio de clase mundial, enfocados en la seguridad, el confort, la atención y servicio al cliente, y la fluidez de tráfico y reducción de la congestión vehicular. Uno de los aspectos claves para alcanzar estos objetivos lo es el programa de inversión establecido en el contrato de concesión. Parte de dicho programa es el Programa de Mejoras de Seguridad Aceleradas (ASU por sus siglas en inglés), el cual se divide en dos fases: la Fase I, ya completada a un costo de \$20.8 millones de dólares, y la Fase II, pautada para terminarse al 22 de septiembre de 2016, con la cual se completará el programa ASU a un costo de \$79 millones. Adicionalmente a dichas inversiones, Metropistas estima invertir \$34.5 millones en mejoras capitales no obligatorias, de los cuales ya se han invertido \$12 millones, o el 34.8%. Estas mejoras no obligatorias incluyen equipos y elementos adicionales de seguridad, sistemas de peaje, equipos *Intelligent Transportation Systems*, centro de control, trece nuevas patrullas para la división de Autopistas de la Policía, una nueva máquina de movimiento de barrera reversible, sistema de auditoría de pago automático de peaje y vehículos de patrullaje para asistencia en la carretera, entre otros.

 El Ing. Alcalde destacó además que, por medio de las inversiones detalladas, Metropistas cuenta a la fecha con 63 empleos directos, y ha generado más de 1,000 empleos indirectos durante los dos años de incumbencia. Indicó también que, desde el mes de octubre, se ha puesto en marcha el servicio de monitoreo por parte de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) a Metropistas.

Finalmente, como parte de su ponencia, el Ing. Alcalde proveyó una explicación del proceso de revisión de tarifas a aplicar en enero de 2014, la cual se discute a continuación.

## HALLAZGOS

El Ing. Alcalde comenzó por destacar que el Contrato de Concesión de las Autopistas estipulaba que no podía haber revisión de tarifas durante los primeros dos años de operación, de modo que el ajuste a la tarifa de enero 2014 se llevaría a cabo una vez completado un programa de mejoras e inversiones de \$47.6 millones, cantidad que incluía las mejoras de seguridad (ASU) por \$35.6 millones ya descrito. Según el Ing. Alcalde, durante estos primeros dos años se han conseguido mejoras significativas en los niveles de servicio, reducción en los tiempos de recorrido en secciones esenciales de la PR-22, y menor congestión en las autopistas. El Ing. Alcalde destacó además que esta

revisión de tarifas es la primera desde el año 2005, cuando se produjo un incremento promedio superior al 40%, e indicó que, con el aumento propuesto, se pueden cumplir todos los compromisos contractuales a la luz de "aumentos en costos operacionales muy por encima de cualquier índice de inflación". El Ing. Alcalde entonces procedió a detallar los fundamentos para el aumento anunciado.

El proceso de aumento de peaje en las Autopistas está reglamentado por la Sección 2 del *Schedule 10* del Contrato de Concesión. Dicha Sección, en sus partes relevantes, lee como sigue (traducción nuestra):

## 2.1 Peaje en la Línea Principal

(a)...

(ii) *1 de enero de 2014 hasta 31 de diciembre de 2014.* Los Peajes Existentes podrán ser aumentados el 1 de enero de 2014, para el período que comienza en esa fecha y termina e incluye al 31 de diciembre de 2014, hasta un nivel máximo de peaje para el uso de la Línea Principal en cada vía y por cada categoría de peaje vehicular, a ser calculado como si los siguientes hechos hubiesen ocurrido:

(A) los Peajes Existentes hubiesen sido aumentados en el primer día siguiente al primer aniversario de la Fecha de Cierre [firma del contrato] por una medida porcentual igual a la suma de (y) el aumento porcentual, si alguno, en el Índice<sup>1</sup> durante el período que comenzó en la Fecha de Cierre y el primer aniversario de la Fecha de Cierre, mas (z) uno y medio por ciento (1.5%) (los "Peajes del Primer Aniversario");

(B) los Peajes del Primer Aniversario hubiesen sido aumentados en el primer día siguiente al segundo aniversario de la Fecha de Cierre por una medida porcentual igual a la suma de (y) el aumento porcentual, si alguno, en el Índice durante el período que comenzó en el primer aniversario de la Fecha de Cierre y el segundo aniversario de la Fecha de Cierre mas (z) uno y medio por ciento (1.5%) (los "Peajes del Segundo Aniversario");

(C) los Peajes del Segundo Aniversario hubiesen sido aumentados el 1 de enero de 2014, por una medida porcentual igual al producto de (A) la suma de (y) el incremento porcentual, si alguno, en el Índice durante el año calendario inmediatamente precedente mas (z) uno y medio por ciento (1.5%) multiplicado por (B) el cociente de (y) el número de

<sup>1</sup> Según la Sección 1.1 del Contrato, el "Índice" significa el "*Consumer Price Index-United States City Averages for all Urban Consumers, All Items (not seasonally adjusted)*".

días incluidos en el período que comienza el primer día siguiente al segundo aniversario de la Fecha de Cierre y que termina en e incluye el 31 de diciembre de 2013, dividido por (z) trescientos sesenta y cinco (365);

*disponiéndose que, ninguno de los aumentos descritos en esta Sección 2.1(a) (ii) podrá entrar en vigor, y en ningún caso podrán aumentarse los Peajes Existentes antes del 1 de enero de 2014.*

...

(b) *Niveles de Peaje Establecidos como Peajes Máximos-* Sujeto a lo dispuesto en la Sección 2.1(c) de este Schedule 10, los niveles de peaje autorizados de conformidad con la Sección 2.1(a) de este Schedule 10, **constituirán los niveles máximos de peaje.** El Concesionario tendrá derecho a establecer:

...

*disponiéndose, sin embargo, que sujeto a la Sección 2.3(a) de este Schedule 10, el Concesionario no cobrará ningún peaje que exceda los niveles máximos de peaje aplicables según establecidos en la Sección 2.1(a) de este Schedule 10 en ningún momento en ninguna plaza de peaje en la Línea Principal. (Énfasis añadido).*

Utilizando estos parámetros, Metropistas calculó el aumento a ser aplicado de la siguiente manera:

- Índice del Primer Aniversario: Índice del período desde la Fecha de Cierre al primer aniversario de la fecha de cierre:

$$\begin{aligned} \text{Índice 12 meses} &= 2.00\% - \text{septiembre 2012} \\ \text{Índice} + 1.5\% &= 3.50\%, \text{ por lo que } (A) = 0.0350 \end{aligned}$$

- Índice del Segundo Aniversario: Índice del período desde primer aniversario de la Fecha de Cierre hasta el segundo aniversario de la Fecha de Cierre:

$$\begin{aligned} \text{Índice 12 meses} &= 1.20\% - \text{septiembre 2013} \\ \text{Índice} + 1.5\% &= 2.70\%, \text{ por lo que } (B) = 0.0270 \end{aligned}$$

- Índice (sept. a dic. año anterior): Índice del año calendario completo previo (ajustado por el período septiembre a diciembre):

$$\begin{aligned} & \text{Índice 12 meses} + 1.70\% - \text{diciembre 2012} \\ & (\text{Índice} + 1.5\%) (100 \text{ días} / 365) = 0.88\%, \text{ por lo que } (C) = 0.0088 \end{aligned}$$

- Revisión de Tarifas de Peaje:  

$$((1+A)(1+B)(1+C) - 1) = ((1.035)(1.027)(1.0088) - 1) = 0.0723$$
- POR LO TANTO, el aumento en la tarifa permitido por el contrato es de 7.23%.

De entrada, es importante tener en cuenta que el lenguaje del contrato le permite a Metropistas aumentar los peajes anualmente a una tasa mucho mayor que el índice de precios al consumidor de Puerto Rico. Según el contrato, los peajes se pueden aumentar anualmente a razón de la tasa de cambio en el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos, mas 1.5%. Debido a que el índice de precios al consumidor de los EEUU aumenta a un nivel mayor al de Puerto Rico, es de esperarse que ocurran aumentos anuales en los peajes<sup>2</sup>.

El método descrito anteriormente, al utilizar como factores de cálculo lo que hubieran sido los aumentos durante los años anteriores demuestra que, aunque no se aumentaron los peajes durante esos primeros dos años del contrato, el aumento establecido para el 2014 constituye un aumento retroactivo. La posposición del aumento durante los primeros dos años no constituyó un ahorro para el usuario como se quiso hacer ver durante el período previo a la contratación; en cambio, solamente constituyó una forma de evitar el calor político de aumentar los peajes inmediatamente luego del proceso de concesión al sector privado y previo al proceso electoral de 2012.

El contrato de concesión, además de permitir el aumento automático de los peajes, permite el redondeo de las tarifas máximas a ser cobradas. La Sección 2.3 del *Schedule 10* establece (traducción nuestra):

### 2.3 Otras Condiciones

(a) *Redondeo de Algunos Niveles Máximos de Peaje en las Autopistas*: No obstante lo contrario (excepto por lo dispuesto en la Sección 2.1(a)(i) de este *Schedule 10*, en la medida que algún nivel máximo de peaje autorizado en las Autopistas de conformidad con la Sección 2.1(a) de este *Schedule 10*

<sup>2</sup> Véase Standard and Poor's Rating Services: *Research Update: Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico's \$435 Million Notes are Rated Prelim. "BBB-", July 8, 2013.*

no sea una cantidad igual a una décima (0.1) de denominación de dólar, dicho nivel máximo de peaje será aumentado a una cantidad igual a la siguiente décima (0.1) de denominación de dólar; *disponiéndose, no obstante*, que cualquier cálculo hecho de conformidad con la Sección 2.1 de este Schedule 10 se hará como si el aumento allí dispuesto no hubiese ocurrido.

Al leer esta disposición, es importante tomar en consideración el hecho de que el redondeo no es a la siguiente décima (*next greatest tenth*); en cambio, el redondeo es a la **siguiente décima de denominación de dólar** (*next greatest tenth (0.1) of a dollar denomination*). En otras palabras, las tarifas, algunas de las cuales terminaban en denominaciones de cinco centavos (\$.75, \$1.25), luego de la aplicación del lenguaje de redondeo del contrato tienen por obligación que terminar en denominaciones de diez centavos. Esta Comisión ha preparado un estudio de las tarifas de las Autopistas, el cual permite visualizar el efecto de los aumentos, reflejados en cuatro tablas distintas:

- a. Tarifas *actuales* (vigentes hasta el 31 de diciembre de 2013);
- b. Tarifas *actuales* aumentadas por la fórmula según calculada por Metropistas (7.23%);
- c. Tarifas *actuales* aumentadas por la fórmula (+7.23%) Y redondeadas a la décima siguiente (*next greatest tenth*);
- d. Tarifas *actuales* aumentadas por la fórmula (+7.23%) Y redondeadas a la siguiente denominación de décima de dólar (aumento anunciado por Metropistas).

<b>Tarifas Actuales (PR-22)</b>							
Peaje	1	2	3	4	5	6	7
Hatillo	\$1.00	\$2.00	\$2.50	\$3.00	\$3.50	\$4.00	\$4.50
Arecibo	\$0.75	\$1.50	\$1.75	\$2.00	\$2.25	\$2.50	\$2.75
Vega Alta	\$1.00	\$2.00	\$2.50	\$3.00	\$3.50	\$4.00	\$4.50
Buchanan	\$1.00	\$2.00	\$2.50	\$3.00	\$3.50	\$4.00	\$4.50
Toa Baja	\$1.00	\$2.00	\$2.50	\$3.00	\$3.50	\$4.00	\$4.50
Manatí	\$1.50	\$3.00	\$3.50	\$4.00	\$4.50	\$5.00	\$5.50
Arecibo Rampa	\$0.50	\$1.00	\$1.25	\$1.50	\$1.75	\$2.00	\$2.25
<b>Total</b>	<b>\$6.75</b>	<b>\$13.50</b>	<b>\$16.50</b>	<b>\$19.50</b>	<b>\$22.50</b>	<b>\$25.50</b>	<b>\$28.50</b>

<b>Tarifas Actuales aumentadas por fórmula (+7.23%)</b>							
Peaje	1	2	3	4	5	6	7
Hatillo	\$1.07	\$2.14	\$2.68	\$3.22	\$3.75	\$4.29	\$4.83
Arecibo	\$0.80	\$1.61	\$1.88	\$2.14	\$2.41	\$2.68	\$2.95
Vega Alta	\$1.07	\$2.14	\$2.68	\$3.22	\$3.75	\$4.29	\$4.83
Buchanan	\$1.07	\$2.14	\$2.68	\$3.22	\$3.75	\$4.29	\$4.83

Toa Baja	\$1.07	\$2.14	\$2.68	\$3.22	\$3.75	\$4.29	\$4.83
Manatí	\$1.61	\$3.22	\$3.75	\$4.29	\$4.83	\$5.36	\$5.90
Arecibo							
Rampa	\$0.54	\$1.07	\$1.34	\$1.61	\$1.88	\$2.14	\$2.41
<b>Total</b>	<b>\$7.24</b>	<b>\$14.48</b>	<b>\$17.69</b>	<b>\$20.91</b>	<b>\$24.13</b>	<b>\$27.34</b>	<b>\$30.56</b>

**Tarifas Actuales aumentadas y redondeadas a la siguiente décima (.1) de dólar**

Peaje	1	2	3	4	5	6	7
Hatillo	\$1.10	\$2.20	\$2.75	\$3.30	\$3.85	\$4.40	\$4.95
Arecibo	\$0.83	\$1.65	\$1.93	\$2.20	\$2.48	\$2.75	\$3.03
Vega Alta	\$1.10	\$2.20	\$2.75	\$3.30	\$3.85	\$4.40	\$4.95
Buchanan	\$1.10	\$2.20	\$2.75	\$3.30	\$3.85	\$4.40	\$4.95
Toa Baja	\$1.10	\$2.20	\$2.75	\$3.30	\$3.85	\$4.40	\$4.95
Manatí	\$1.65	\$3.30	\$3.85	\$4.40	\$4.95	\$5.50	\$6.05
Arecibo							
Rampa	\$0.55	\$1.10	\$1.38	\$1.65	\$1.93	\$2.20	\$2.48
<b>Total</b>	<b>\$7.43</b>	<b>\$14.85</b>	<b>\$18.15</b>	<b>\$21.45</b>	<b>\$24.75</b>	<b>\$28.05</b>	<b>\$31.35</b>

*MS*

**Nuevas Tarifas Anunciadas por Metropistas**

Peaje	1	2	3	4	5	6	7
Hatillo	\$1.10	\$2.20	\$2.70	\$3.30	\$3.80	\$4.30	\$4.90
Arecibo	\$0.90	\$1.70	\$1.90	\$2.20	\$2.50	\$2.70	\$3.00
Vega Alta	\$1.10	\$2.20	\$2.70	\$3.30	\$3.80	\$4.30	\$4.90
Buchanan	\$1.10	\$2.20	\$2.70	\$3.30	\$3.80	\$4.30	\$4.90
Toa Baja	\$1.10	\$2.20	\$2.70	\$3.30	\$3.80	\$4.30	\$4.90
Manatí	\$1.70	\$3.30	\$3.80	\$4.30	\$4.90	\$5.40	\$5.90
Arecibo							
Rampa	\$0.60	\$1.10	\$1.40	\$1.70	\$1.90	\$2.20	\$2.50
<b>Total</b>	<b>\$7.60</b>	<b>\$14.90</b>	<b>\$17.90</b>	<b>\$21.40</b>	<b>\$24.50</b>	<b>\$27.50</b>	<b>\$31.00</b>

Tasas PR-5				
	Actual	7.23%	Cálculo (.1)	Metropistas
1	\$ 0.50	\$ 0.54	\$ 0.55	\$ 0.60
2	\$ 1.00	\$ 1.07	\$ 1.10	\$ 1.10
3	\$ 1.50	\$ 1.61	\$ 1.65	\$ 1.70
4	\$ 2.00	\$ 2.14	\$ 2.20	\$ 2.20
5	\$ 2.50	\$ 2.68	\$ 2.75	\$ 2.70
6	\$ 3.00	\$ 3.22	\$ 3.30	\$ 3.30
7	\$ 3.50	\$ 3.75	\$ 3.85	\$ 3.80
<b>Total</b>	<b>\$14.00</b>	<b>\$15.01</b>	<b>\$ 15.40</b>	<b>\$ 15.40</b>

Como surge claramente de estas tablas, la aplicación de este método de redondeo representa un aumento sustancial sobre el aumento básico establecido por el contrato, lo que resulta en una ganancia adicional sustancial para Metropistas. Ello se demuestra en el siguiente análisis, para el cual se han aplicado los números oficiales de tránsito provistos por la ACT para el mes de septiembre de 2013:

Ingresos por vehículo PR-22 (septiembre 2013)					
Categoría	Vehículos	Actual	0.0723	Redondeado siguiente (.1)	Anunciado Metropistas
1	6,921,669	\$6,674,466.54	\$7,157,030.47	\$7,341,913.19	\$7,514,954.91
2	153,841	\$296,693.36	\$318,144.29	\$26,362.69	\$327,461.56
3	47,016	\$110,823.43	\$118,835.96	\$121,905.77	\$120,226.63
4	10,823	\$30,149.79	\$32,329.62	\$33,164.76	\$33,087.46
5	60,724	\$195,184.29	\$209,296.11	\$214,702.71	\$212,534.00
6	7,868	\$28,662.00	\$30,734.26	\$31,528.20	\$30,910.00
7	223	\$907.93	\$973.57	\$998.72	\$987.57
<b>TOTAL</b>		<b>7,336,887.32</b>	<b>7,867,344.27</b>	<b>8,070,576.05</b>	<b>8,240,162.13</b>

De estos números surge que, si se aplicara solamente la fórmula establecida por el contrato, Metropistas obtendría un aumento de ingresos en la PR-22 de \$530,456.95. Si solamente se redondeara a la décima siguiente, el aumento sería de \$733,688.73. No obstante, el aumento real, utilizando el redondeo del contrato y según anunciado por Metropistas, sería de \$903,274.81 mensuales, para un aumento real de 12% sobre las tarifas actuales.

La aplicación del redondeo tiene un efecto más impactante aún en la Autopista PR-5, donde la tarifa básica (Categoría 1) ascendería de \$.50 a \$.60. Nuevamente utilizando los números oficiales de septiembre de 2013 para propósitos de ilustración, los ingresos serían como sigue:



Ingresos por vehículo PR-5 (Septiembre 2013)					
Categoría	Automóvil	Actual	7.23%	Propios (.1)	Metropistas (.1)
1	655,623	\$ 327,811.50	\$ 351,512.27	\$ 360,592.65	\$ 393,373.80
2	7,833	\$ 7,833.00	\$ 8,399.33	\$ 8,616.30	\$ 8,616.30
3	1,662	\$ 2,493.00	\$ 2,673.24	\$ 2,742.30	\$ 2,825.40
4	263	\$ 526.00	\$ 564.03	\$ 578.60	\$ 578.60
5	893	\$ 2,232.50	\$ 2,393.91	\$ 2,455.75	\$ 2,411.10
6	147	\$ 441.00	\$ 472.88	\$ 485.10	\$ 485.10
7	7	\$ 24.50	\$ 26.27	\$ 26.95	\$ 26.60
Total	666,428	\$ 341,361.50	\$ 366,041.94	\$ 375,497.65	\$ 408,316.90

Como vemos, si se aplicara solamente la fórmula establecida por el contrato, Metropistas obtendría un aumento de ingresos en la PR-5 de \$24,680.44. Si solamente se redondeara a la décima siguiente, el aumento sería de \$34,136.15. El aumento real, no obstante, utilizando el redondeo del contrato y según las tarifas anunciadas por Metropistas, asciende a \$66,955.40 mensuales, un aumento real de 20% sobre las tarifas actuales.

Según indicado por el Ing. Alcalde a preguntas de la Comisión, el redondeo es una práctica usual en este tipo de contrato de privatización. No obstante, la utilización del tipo de redondeo que se pactó en el contrato plantea dos interrogantes importantes: (i) ¿Cuál es la necesidad de redondeo, cuando el sistema de peajes de las Autopistas es al presente totalmente electrónico, lo cual le permite registrar cantidades exactas?; (ii) aún si se va a redondear, ¿Por qué es necesario redondear a la décima de denominación de dólar siguiente, cuando ello acarrea un aumento real significativamente mayor?

La investigación de esta Comisión refleja que es posible un redondeo a niveles menores que los adoptados en el contrato de Metropistas. En las autopistas de Orange County (California), San Joaquín Hills (California), el *North Texas Tollway Authority*, el *Florida Turnpike* y el Estado de Maryland, al adoptarse los sistemas de peaje electrónico, se ha adoptado además el redondeo a la vigésima de denominación de dólar siguiente (*nearest nickel*). En el *Pennsylvania Turnpike* y en la privatizada *Indiana Toll Road* el redondeo del peaje electrónico es a la centésima de denominación de dólar siguiente (*nearest penny*). Entendemos que la adopción del redondeo adoptado en el contrato de concesión a Metropistas, sumado a la disposición que permite aumentos anuales en los peajes, ya han resultado y habrán de resultar en aumentos de cuestionable razonabilidad para los conductores, a la vez que poseen el potencial para producir ganancias exorbitantes y excesivas para Metropistas.

Finalmente, es necesario señalar que Metropistas posee la ventaja adicional de que, en el año 2015, habrá de sustituirse o renovarse el contrato de la compañía Transcore, operadora del sistema AutoExpreso. Según indicado por Standard and

Poor's<sup>3</sup>, se espera que, luego de que expire dicho contrato, se adopte un nuevo contrato mediante el cual se reduzca el costo de transacción del sistema de AutoExpreso en por lo menos 50%. Dicha reducción en costos sería una ventaja para Metropistas, pero no necesariamente resultaría en una reducción de peaje para los usuarios de las Autopistas.

## CONCLUSIÓN

El contrato de concesión de las Autopistas a Metropistas, ejecutado en el año 2011 bajo la administración del entonces Gobernador, Hon. Luis Fortuño Burset, contiene disposiciones que le permiten a Metropistas aumentar anualmente los peajes en las Autopistas PR-22 y PR-5, dos vías de importancia vital. De entrada, tales aumentos se establecen tomando como base el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos, un índice que es generalmente mayor al índice de precios al consumidor de Puerto Rico. Dicha base, sumada al 1.5% adicional que permite el contrato, resulta en aumentos a un nivel más alto que el nivel de inflación de la economía puertorriqueña. Además, el contrato de concesión permite el redondeo de las tarifas a la décima de denominación de dólar mayor, lo cual resulta en un aumento adicional para el usuario. Esta Comisión reconoce que periódicamente puede ser necesario aumentar las tarifas en los peajes para permitir el mantenimiento óptimo de las autopistas. No obstante, el tipo de aumento pactado en el contrato de concesión, de ocurrir anualmente como se espera, puede resultar en que los peajes de las autopistas PR-22 y PR-5 aumenten a niveles insospechados, que hagan imposible al puertorriqueño promedio utilizar esas carreteras. Ante la falta de alternativas razonables, estos aumentos pueden tener un efecto negativo sobre la economía de Puerto Rico.

Desafortunadamente, y debido a la forma en que se negoció el contrato de concesión, no es posible para esta Asamblea Legislativa tomar acción para evitar el aumento de peajes anunciado o lograr que se adopte un aumento menor. No obstante, el estudio de estas disposiciones sobre aumento de peaje debe servir a esta Asamblea Legislativa para entender que, en cualquier proceso futuro de privatización de carreteras, deben evaluarse cuidadosamente todas las disposiciones sobre aumentos futuros, de modo que pueda protegerse de forma efectiva el interés de los usuarios de las autopistas.

  
**JESÚS F. SANTA RODRÍGUEZ**  
Presidente  
Comisión Conjunta para las  
Alianzas Público-Privadas.

---

<sup>3</sup> Véase Nota 2, *supra*.