¿Quién pagará la rebaja del TAG?



ANÁLISIS

Eduardo Engel

LA ECONOMÍA ATRAVIESA SU PEOR MOMENTO DESDE LA PANDEMIA, por lo que es razonable que el Gobierno busque una fórmula para aliviar el bolsillo de los ciudadanos. A primera vista, la rebaja del TAG parece una buena idea: es sumamente popular y le permite al Gobierno entregar ese alivio sin recurrir a las arcas fiscales ni pasar por el Congreso. Pero esa rebaja no es gratis y, como veremos, perjudicará a los mismos ciudadanos que pretende ayudar.

El efecto inmediato que tendrá esta medida será una mayor congestión de las vías, que ya presentan zonas saturadas en horas punta, aumentando la frustración de los usuarios. Un trabajo académico publicado en 2015, en el que el ministro de la cartera que ha propuesto esta solución, Louis de Grange, es coautor, concluye que una baja del TAG de 25% en horas punta llevará a un incremento del tráfico en la Autopista Central de 12%. Un trabajo académico posterior, con datos más recientes y metodologías más sofisticadas, sugiere incrementos de tráfico aún mayores. Cabe agregar que, por tratarse de una vía ya saturada, los tiempos de viaje en horas punta crecerán mucho más que 12% y se propagarán a otros ejes de la red vial. Llama la atención, entonces, que el subsecretario de Obras Públicas haya afirmado, de manera tajante y en varias ocasiones, que la reducción de peajes no impactará el tráfico. Sería bueno que el ministro le compartiera una copia de su investigación.

A largo plazo, esta medida también impactará negativamente a los usuarios de las autopistas. El Gobierno ha anunciado que compensará los menores ingresos que recibirá la concesionaria de la Autopista Central extendiendo el plazo de concesión en 20 meses. Esta extensión retrasará las licitaciones que permitirían a una nueva concesionaria llevar a cabo las inversiones mayores necesarias para expandir la capacidad y calidad de la vía. Es decir, extender el plazo de la concesión a cambio de una reducción de peajes implica postergar la inversión y tener un peor servicio durante el período adicional de concesión. En conclusión, los beneficiados con la reducción del TAG tendrán autopistas más congestionadas y con un peor servicio.

El problema más grave de la reducción del TAG es que sienta un precedente que abre la puerta a nuevas rebajas en el futuro. Durante más de 30 años, gobiernos muy distintos resistieron la tentación de bajar los peajes de las concesiones para obtener un alza inmediata de popularidad, como la que genera este tipo de medidas. Aun poco después del estallido social, cuando el gobierno de Piñera negoció con las concesionarias de las autopistas urbanas, se mantuvo el reajuste por IPC de los peajes. De ahora en adelante, es probable que los gobiernos negocien reducciones de peajes en períodos electorales o situaciones económicas complejas. Además, esta reducción solo beneficiará a los capitalinos que usan la Autopista Central y, eventualmente, otras autopistas de la Región Metropolitana con las que el Gobierno está negociando. Es esperable, entonces, que las autoridades regionales le pidan al Gobierno aplicar la misma fórmula para reducir los peajes de sus regiones, algo que, de hecho, ya está ocurriendo.

Durante más de 30 años, gobiernos muy distintos resistieron la tentación de bajar los peajes de las concesiones para obtener un alza inmediata de popularidad".

Menos peajes significan menos autopistas en el futuro, salvo que se compense la baja de peajes con recursos fiscales, lo cual es poco aconsejable dada la trayectoria ascendente de la deuda pública. Financiar las carreteras con peajes tiene dos ventajas adicionales: primero, el proyecto no lo pagan todos los contribuyentes a través de impuestos generales, sino quienes más se benefician de él: sus usuarios. Segundo, ayuda a filtrar elefantes blancos (es decir, aquellos proyectos con costos muy superiores a sus beneficios), ya que ninguna firma se presentará a la licitación si el proyecto no logra financiarse con los ingresos proyectados vía peajes.

El modelo chileno de concesiones es un ejemplo exitoso de la política pragmática de los gobiernos de la Concertación, que combina de manera virtuosa los roles del Estado y de los privados en la provisión de servicios públicos. El Estado diseña el contrato, adjudica la concesión mediante una licitación competitiva y fiscaliza que se cumpla lo pactado. Aunque las empresas que construyen las carreteras son las mismas que en la obra pública, el concesionario tiene incentivos mucho más fuertes para mantenerlas en buen estado. El resultado ha sido una infraestructura de mejor calidad, con menos accidentes y un 30% más barata que la provista como obra pública.

Chile aparece sistemáticamente entre los tres primeros lugares del índice Infrascope, con el que el BID y la Economist Intelligence Unit evalúan los programas de concesiones de más de 70 países. Este éxito se debe a las reformas que permitieron el despegue de las concesiones en los años 90 y a su perfeccionamiento en las décadas siguientes, incorporando las lecciones aprendidas, como ocurrió con la reforma de 2010 a la Ley de Concesiones. Es un error poner en riesgo este logro de tres décadas a cambio de una medida popular que, como un espejismo, terminará perjudicando a quienes pretende ayudar.