

El costo de intervenir el TAG



Gonzalo Escobar – Académico Facultad de Economía y Negocios UNAB

En el actual escenario, de mayor inflación y alza en el precio de los combustibles, aparece la tentación de intervenir precios regulados como es el caso del TAG. La evidencia y los mecanismos de incentivos advierten que fijar precios en contratos de largo plazo suele ser un remedio más costoso que la enfermedad. Lo que hoy parece un ahorro, mañana se traduce en deterioro de infraestructura, juicios costosos y, paradójicamente, un perjuicio directo para el consumidor. Basta observar los problemas que se han desarrollado en el mercado eléctrico por congelar las tarifas años atrás.

El primer efecto negativo de intervenir los precios es la ruptura de la certeza jurídica. Las concesiones en Chile no son solo contratos de servicios; son compromisos de inversión privada donde el Estado delega la construcción y mantenimiento a cambio de un flujo de ingresos proyectado. Al fijar o reducir tarifas, se altera el equilibrio del contrato. Esto genera que el Estado deba buscar alguna forma de compensación para cubrir a las concesionarias las utilidades que dejaron de percibir; incluso podría ocurrir que consumidores que no usan la autopista terminen subsidiando el viaje de quien sí la usa, lo cual es regresivo y fiscalmente irresponsable.

En general, el TAG actúa como un regulador de demanda mediante el precio de congestión. Si la tarifa se congela de forma artificial por debajo de su valor de equilibrio, se incentiva un uso excesivo de las

vías. El resultado para el consumidor es previsible: mayor saturación y un aumento en los tiempos de traslado. Una autopista congestionada deja de cumplir su promesa de valor, convirtiéndose en una calle más, pero con el agravante de que el costo de mantenimiento sigue siendo alto.

Adicionalmente, existe un riesgo de desinversión. Si las concesionarias perciben que las reglas del juego son volátiles, el incentivo para mantener estándares de seguridad, pavimentos y tecnología (como es el sistema free flow) disminuye. A largo plazo, el consumidor enfrenta una infraestructura mala y peligrosa. La experiencia muestra que cuando el precio deja de reflejar el costo y la escasez del servicio, la calidad es la primera en sacrificarse.

Finalmente, el impacto en la inversión futura es muy negativo. Chile necesita seguir expandiendo y mejorando su red vial. Si el riesgo de fijar tarifas se concreta, los nuevos proyectos exigirán tasas de retorno mucho más altas para compensar la incertidumbre, lo que encajeará las futuras licitaciones. En lugar de intervenciones populistas, la política pública debería enfocarse en mecanismos de flexibilidad contractual, como la extensión de plazos de concesión para amortizar bajas de precios, o subsidios focalizados. El consumidor no necesita un precio ficticio hoy, sino una infraestructura eficiente, segura y sostenible que no hipoteque el presupuesto público de las próximas décadas.