

<https://www.elespectador.com/noticias/politica/el-proyecto-que-promete-un-tatequieto-a-los-peajes-en-colombia/>

Elespectador.com. 10 de septiembre, 2020

El proyecto que promete meter en cintura a los peajes en Colombia

[Política](#): Redacción Política

La iniciativa legislativa plantea, por ejemplo, que la distancia mínima lineal entre las casetas de cobro sea de mínimo 100 kilómetros.



El proyecto también busca que las tarifas que se establezcan tengan en cuenta factores socioeconómicos y de equidad. /Archivo

Una de las quejas más frecuentes de quienes transitan por las vías nacionales es la frecuencia con la que pagan peajes. A esto se le suman los precios que se deben pagar en cada punto, lo que convierte el rubro destinado al pago de estas tarifas, en muchos casos, en uno de los principales del presupuesto. De hecho, viajar por

carretera, especialmente largas distancias, no necesariamente sea sinónimo de un menor costo, comparado con otros medios de transporte.

PUBLICIDAD

Además, la satisfacción no es completa si se tiene en cuenta que, a pesar de los costos que asumen los conductores, y cuyos recursos son destinados al mantenimiento de la infraestructura, una gran parte de las carreteras del país permanecen en mal estado. En ese sentido, fue radicado en la Cámara de Representantes un proyecto de ley que pretender ponerle un tatequieto al negocio de los peajes en el país al reglamentar varios aspectos, como las tarifas o la distancia que debe existir entre cada caseta de cobro.

Hay que mencionar que es la tercera vez que el proyecto llega al Congreso. En las dos ocasiones anteriores no había tenido suerte: en la legislatura antepasada se logró ponencia positiva, pero no pasó el primer debate solo por un voto, según contó su autor, el representante Fabián Díaz Plata, de la Alianza Verde.

Luego, en la legislatura pasada, fue radicado en un nuevo intento, pero con un cambio fundamental para lograr los votos necesarios de los parlamentarios: se acordó que la distancia entre peaje y peaje no fuese de 150 kilómetros, como se contemplaba en el primer proyecto, sino de 100 kilómetros. Sin embargo, las complicaciones que la pandemia significó para el funcionamiento del Congreso no permitieron su arranque.

Le puede interesar: Tarifas del peaje de La Línea no se modificarán este año

“Lo volvemos a radicar confiando en que, una vez establecido el parámetro de los 100 kilómetros, se logre avanzar. Lo que buscamos es que se reglamenten los peajes para que no haya atropellos. Aquí encontramos que hay peajes cuya distancia entre uno y otro es de 20 kilómetros. En otros países, existen peajes cada 200 kilómetros”, comenta el representante Díaz Plata.

El objetivo del proyecto, con precisión, es el de “diseñar una regulación mínima para la reestructuración en término de tarifas e infraestructura de los diferentes peajes de concesiones privadas, públicas o mixtas de las carreteras nacionales, generando consigo las disposiciones necesarias para evitar abusos en materia de cobro y frecuencia de cobro para los usuarios de las vías primarias y secundarias del país”.

Por esa razón, el articulado contempla, por ejemplo, tarifas diferenciales que tengan en cuenta la condición socioeconómica y el nivel de ingresos de los pobladores de la zona afectada por la concesión vial "con relación a la de quienes simplemente transitan por la concesión".

También, en su artículo tres, propone tarifas diferenciales para los vehículos que transporten productos agropecuarios producidos en el territorio nacional, ya sea una rebaja o la exención del cobro, con la sola presentación del manifiesto de carga en la caseta.

De igual manera, contiene una reducción de tarifas en vías de infraestructura compartida, de manera que "aquellos caminos atravesados o bordeados por líneas de transmisión eléctrica, oleoductos, o gasoductos, estarán afectos al pago de servidumbre a favor del concesionario de la infraestructura por parte de las personas jurídicas propietarias de la infraestructura energética o de gas, este valor se descontará de la tarifa del peaje cobrada a los usuarios".

Otro de los puntos destacados de la iniciativa es la prohibición del aumento de las tarifas cuando los daños en la infraestructura vial sean generados "por causas naturales o antrópicas". "En caso de presentarse un daño, el déficit generado por los daños será asumidos únicamente por los concesionarios sin propiciar algún perjuicio a los usuarios", señala el artículo cuatro.

Distancia entre peajes

La idea de Plata es que el Congreso apruebe una distancia mínima lineal entre peajes de al menos 100 kilómetros, "contados a partir del último cobro efectuado en carreteras nacionales". Esta norma aplicaría a todas las concesiones, ya sean privadas, públicas o mixtas. Y establece que las concesiones que sea renovadas "deberán cumplir con la distancia mínima requerida (...), en caso contrario, las casetas de cobro deben retirarse o reubicadas para cumplir con los parámetros establecidos".

El artículo séptimo, por último, propone que las concesiones de peajes urbanos no se renovarán, a menos que los casos sean de fuerza mayor o fortuitos que ameriten la prórroga. "En caso de ampliarse la concesión se deberá hacer socialización previa con la población afectada, entregándose la información necesaria y las justificaciones suficientes que sustenten dicha prórroga en la concesión del peaje", dice uno de los párrafos.

Según la exposición de motivos de la iniciativa, “la finalidad técnica de los peajes como apuesta del desarrollo de infraestructura vial enfrenta serios retos a la hora de compaginarse con las necesidades de los pobladores de los territorios atravesados por las concesiones viales”. Menciona un informe de 2013 de Fedesarrollo en el que se señala que al menos el 80 % de las carreteras del país, para ese entonces, eran malas o regulares.

El 44 %, casi la mitad de esa cifra, estaban en mal estado y solo el 15 % de las carreteras del territorio eran “muy buenas”. Una cifra que distaría mucho, según las razones del proyecto, de los números de los países que hacen parte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), cuyo promedio de vías en muy buen estado es del 75 %.

Sobre la frecuencia de peajes, el representante señala que cuantos “más peajes instalados en un trayecto, mayor es el costo por kilómetro y hay desproporción entre el número kilómetros y los costos de los peajes en Colombia. Lo que implica, además, un mayor número de renegociaciones de contratos de concesión, lo que consume capacidad administrativa y burocrática. Colombia destaca en la región por el número de procesos de renegociación de las condiciones de sus contratos de concesión”.

El proyecto advierte que las tarifas de los peajes en Colombia con los más costosos de la región, junto con Perú y Uruguay. “La suma de elementos en todo caso se traduce en costos elevados que impactan de manera grave sobre las economías locales, y plantea una paradoja según la cual el desarrollo de infraestructura para la competitividad afecta la competitividad de los productores locales, sacrificando desarrollo social y empresarial por desarrollo de infraestructura”, dice la iniciativa.

En ese sentido, critica que los criterios para establecer las tarifas no tengan en cuenta elementos de equidad. “El costo de un peaje en Colombia presenta poca dispersión. Su valor depende prioritariamente de la categoría del vehículo, y no considera ningún factor de equidad. Aunado al marco normativo frágil y variable, constituye un gran reto para la planeación y el desarrollo empresarial, social y el desarrollo vial”.