

Los peajes en Colombia están sobreutilizados

Por: [GONZALO DUQUE-ESCOBAR](#), PROFESOR UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

RESUMEN: Al cumplirse 25 años de haberse creado en Colombia el modelo de peajes para financiar proyectos viales, los primeros análisis indican que el sistema está saturado debido a la ineficiente gestión de otras dos fuentes de recursos: valorización y plusvalía. Aún más, el sistema, conformado por alrededor de 142 peajes que recaudan cerca de 3 billones de pesos al año, requiere regulación por parte del Estado para prevenir tarifas excesivas y casetas mal ubicadas, facilitar una gestión de carácter participativo que haga de los proyectos un instrumento de paz y no de conflictos, y prevenir excesos de quienes por beneficiar a grandes empresas concesionarias y contratistas afecten a comunidades y usuarios.



Los peajes contribuyen a la movilidad y a la conectividad del territorio y, en esa medida, son un factor de crecimiento económico. Crédito: Unimedios

La mayor carga para financiar la infraestructura del país se le ha dejado al sistema de peajes, modelo que está sobreutilizado por la obsolescencia de los otros dos mecanismos que existen para conseguir recursos para los proyectos viales: el cobro de valorización y la plusvalía.

Según el artículo 338 de la Constitución Política y la Ley 105 de 1993 sobre contribuciones fiscales, los peajes viales son un instrumento de financiación de infraestructura aplicable tanto en departamentos y municipios –mediante ordenanzas y acuerdos– como en la nación, con base en la Ley 787 de 2002. Esta norma establece que la nación puede fijar la tarifa y que debe destinar los recursos obtenidos por este medio exclusivamente a la

inversión en el transporte terrestre. Así mismo señala que se deben fijar tasas de peaje diferenciales en proporción a las distancias recorridas, las características de los vehículos y sus respectivos costos de operación.

Pese a ser una buena herramienta, el modelo está cargando con la gestión ineficiente en el cobro de valorización y plusvalía, que se pueden destinar, junto con los peajes, a financiar la infraestructura vial. El primero resulta asimétrico porque solo se cobra en sectores con capacidad de pago, con lo cual la infraestructura vial nueva únicamente se construye en dichos sectores, dejando desprotegidos y sin inversión a aquellos que no cuentan con dicha capacidad.

En cuanto a la plusvalía urbana, es un mecanismo que no se ha expandido y es nuevo en Colombia: se hace efectivo principalmente en ciudades como Bogotá, Medellín, Cali y Pereira, entre otras pocas, y se produce por el mayor valor del suelo que se genera cuando las tierras se valorizan por efecto de cambios en su uso e inversiones en obras cercanas, financiadas con recursos públicos y no de sus propietarios. En este caso el mismo el Estado puede recuperar entre el 30 % y el 50 % de la plusvalía, cuando el propietario vende dicho predio. Claro que también se puede ver de otra manera: que se le está regalando entre el 50 % y el 70 % de la plusvalía a los dueños de la tierra, de un activo que le pertenece a la sociedad.

Por lo tanto, si se cobraran bien la valorización y la plusvalía se aliviaría la carga de los peajes y se evitarían conflictos como el ocurrido a comienzos de este año en Urabá (Antioquia), donde los habitantes protestaron por la instalación de dos nuevos y costosos peajes: Riogrande, entre Apartadó y Turbo, y Cirilo, entre Turbo y Necoclí.

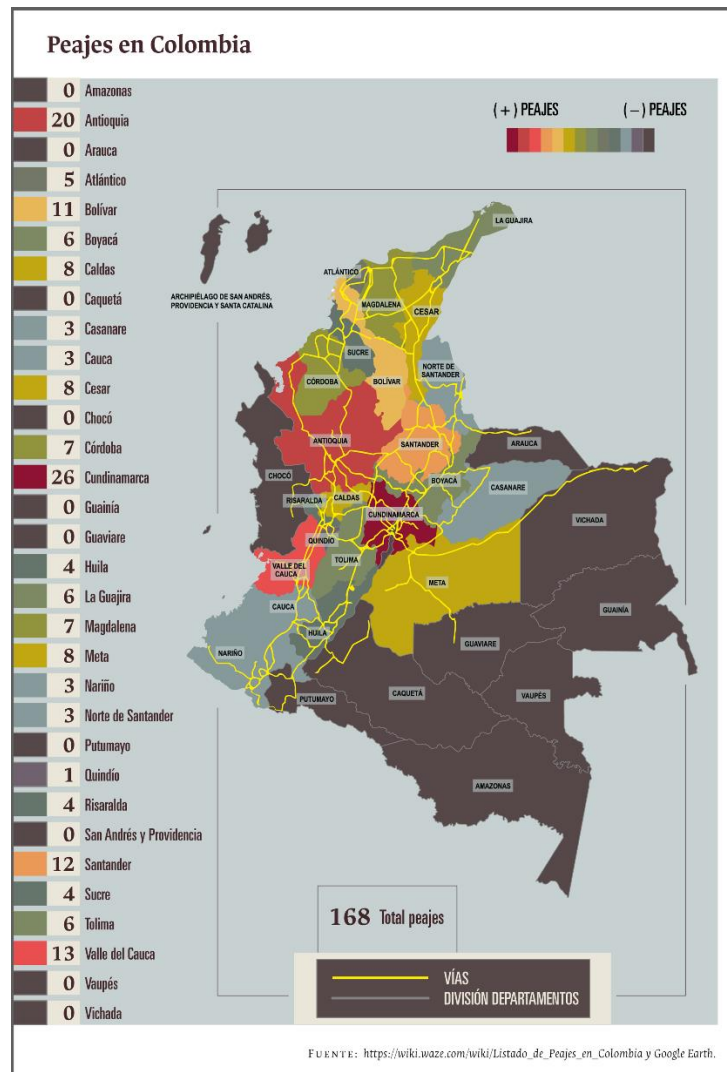
Cobro por categorías

El costo de un peaje en Colombia presenta poca dispersión. Su valor depende de la categoría del vehículo, así:

- Categoría I: automóviles, camperos y camionetas.
- Categoría II: buses, busetas con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes.
- Categoría III: camiones de tres y cuatro ejes.
- Categoría IV: camiones de cinco ejes.
- Categoría V: camiones de seis ejes.

Los casos extremos son pocos: sobre la ruta a Urabá el valor de los peajes de San Cristóbal y Palmitas –que es de 15.100 pesos– o el de Circasia, entre Armenia y Pereira – 12.900 pesos en categoría I– contrastan con las cifras del peaje de Niquía, en la vía Bello-Hatillo, Antioquia, que cuesta 2.500 pesos en categoría I y 3.400 pesos en categoría V. Igualmente, en la carretera Bogotá-Arauca el peaje de Pipiral, que en la categoría I cuesta 15.500 pesos, contrasta con el de Puente Amarillo que vale 3.400 pesos.

Si se examinan los recorridos para ir de Bogotá al mar, los nueve peajes desde la capital hasta Buenaventura cuestan 80.600 pesos, en categoría I, y 312.200 pesos en categoría V, para un recorrido de 517 km, mientras que para llegar a Cartagena habrá 12 peajes que cuestan 111.000 pesos en categoría I y 437.200 pesos en categoría V, para recorrer 1.050 km.



Crédito: Shayuri Garnica / Unimedios

Ahora, cuando las obras en corredores urbanos se toman las ciudades y regiones de Colombia, aunque los instrumentos utilizados por Invías contemplan la distancia entre peajes de 40 a 80 km –otras menores y otras mayores– se considera que para una distancia inferior a 20 km se debe tener un tratamiento especial y emplear procesos de planeación adecuados.

De ahí la conveniencia de emplear herramientas como el recaudo de valorización y el cobro de la plusvalía urbana, y de estrategias que permitan conocer la conveniencia o

inconveniencia de los peajes, prevenir el cobro de tarifas excesivas y evitar un emplazamiento o un número de casetas de recaudo no adecuados.

Ventajas y desventajas de los peajes

Aunque los peajes como gravámenes son costosos para los usuarios y encarecen el transporte de carga, bien gestionados se pueden justificar porque:

- En los medios urbanos favorecen el uso del transporte colectivo al encarecer el uso del automóvil, razón por la cual Bogotá propuso en 2017 un sistema de casetas de cobro para reducir la congestión urbana con el fin de recaudar recursos para construir vías y ampliar avenidas.
- En las carreteras de conexión que enlazan puertos y centros de producción y consumo son una herramienta de financiamiento de infraestructura cuyos beneficios se propone obtener Colombia al modernizar el sistema carretero. Con las vías de cuarta generación (4g) se reducirán impactos medioambientales (emisiones de CO₂ y ruido) y costos del transporte de carga en un 30 %, al acortar distancias de recorrido y lograr mayor velocidad de circulación y mejoras en la seguridad vial.
- También se reconoce la movilidad sumada a la conectividad del territorio como factor de crecimiento económico.

Uno de los retos es que la inversión de las obras que financian los peajes sea oportuna, de tal manera que no se repita lo sucedido en la vía Circasia (Quindío), entre Armenia y Pereira, donde se construyó la doble calzada pese a que el flujo de vehículos era insuficiente. Entonces una mala gestión de los peajes es aquella en la cual, se pone a pagar a la gente de hoy una inversión que solo se utilizará a futuro.

Ahora bien: para mitigar los impactos de megaproyectos carreteros, en cumplimiento de lo recomendado por el Programa de Paz del Magdalena Medio en 2014, al solicitar la reubicación del peaje entre Honda y La Dorada, el Estado debe velar por una gestión de carácter participativo, que haga de los proyectos un instrumento de paz y no de conflictos. Además, se deben ofrecer mecanismos legales de inspección, control y vigilancia y prever y mitigar los impactos en el caso de las comunidades rurales interferidas por aquellas obras, cuando sus vías alternas sean precarias para satisfacer la alteración en su vida cultural y económica.

De ahí que para traducir en factor de desarrollo el crecimiento económico asociado con las vías, el propio Gobierno deba no solo maximizar los recaudos de peajes en los recorridos de largo aliento y minimizarlos en recorridos sobre tramos cortos, así resulten ser de alto tráfico, como lo señala el "Estudio para determinar la metodología para instalar las estaciones de peaje en carreteras nacionales", realizado por Germán Ospina para Invías. También debe equilibrar el sistema de cargas y beneficios mediante la actualización del anacrónico sistema de valorización de predios y la implementación del cobro de la plusvalía generada por la obra pública.

ENLACES U.N.:

<p><i>¿PARA DONDE VA EL MAGDALENA?</i></p> <p><i>LEGALIDAD Y SOSTENIBILIDAD DE LA GUADUA EN LA ECORREGIÓN CAFETERA.</i></p> <p><i>CIENCIAS NATURALES Y CTS.</i></p> <p><i>LOS GUETOS URBANOS O LA CIUDAD AMABLE.</i></p> <p><i>AGUA COMO BIEN PÚBLICO.</i></p> <p><i>ANOTACIONES A LAS VÍAS DE CALDAS.</i></p> <p><i>ÁRBOLES, POBLACIONES Y ECOSISTEMAS.</i></p> <p><i>ARROYO BRUNO, ENTRE LA MUERTE NEGRA Y LA VIDA WAHUU.</i></p> <p><i>BIOTURISMO Y RURALIDAD EN LA ECORREGIÓN CAFETERA.</i></p> <p><i>CALENTAMIENTO GLOBAL EN COLOMBIA.</i></p> <p><i>¿CUÁL ES EL MEJOR SISTEMA DE TRANSPORTE PARA COLOMBIA?</i></p> <p><i>COLOMBIA MIRA A LA CUENCA DEL PACÍFICO.</i></p> <p><i>PROBLEMA "ALEPH".</i></p> <p><i>EJE CAFETERO: CONSTRUCCIÓN SOCIAL E HISTÓRICA DEL TERRITORIO.</i></p> <p><i>EJE CAFETERO Y TRANSPORTE INTERMODAL.</i></p> <p><i>EL CIRCA EN LA PERSPECTIVA DE "LA RUTA DEL CAFÉ.</i></p> <p><i>EL INESTABLE CLIMA Y LA CRISIS DEL AGUA.</i></p> <p><i>EL PAISAJE CULTURAL CAFETERO.</i></p> <p><i>EL RUIZ CONTINÚA DANDO SEÑALES...</i></p> <p><i>BOSQUES EN LA CULTURA DEL AGUA.</i></p> <p><i>LA LUNA.</i></p> <p><i>EL DESARROLLO URBANO Y ECONÓMICO DE MANIZALES.</i></p> <p><i>EL DESASTRE DE ARMERO A LOS 30 AÑOS DE LA ERUPCIÓN DEL RUIZ.</i></p> <p><i>RETROSPECTIVA DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA.</i></p> <p><i>ELEMENTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA VISIÓN ESTRUCTURADA DEL DESARROLLO DE CALDAS.</i></p> <p><i>FERROCARRILES E HIDROVÍA, CLAVES PARA LA MULTIMODALIDAD.</i></p> <p><i>LOS FRÁGILES CIMIENTOS DE LA DEMOCRACIA.</i></p> <p><i>FOROS PDP-MC: CORREDOR VIAL CHINCHINÁ - MARIQUITA.</i></p> <p><i>FUNDAMENTOS DE ECONOMÍA PARA EL CONSTRUCTOR.</i></p> <p><i>GUERRA O PAZ, Y DISFUNCIONES SOCIO-AMBIENTALES EN COLOMBIA.</i></p> <p><i>HURACANES Y TERREMOTOS ACECHAN.</i></p> <p><i>EL MISTERIOSO LADO OSCURO DEL UNIVERSO.</i></p> <p><i>INGENIERÍA, INCERTIDUMBRE Y ÉTICA.</i></p> <p><i>GEOCIENCIAS U.N.</i></p>	<p><i>LAS LECCIONES DE RÍO BLANCO: MÁS ECOSISTEMAS PARA ENFRENTAR LA CRISIS DEL AGUA.</i></p> <p><i>LA ENCRUCIJADA AMBIENTAL DE MANIZALES.</i></p> <p><i>SOL, CLIMA Y CALENTAMIENTO GLOBAL.</i></p> <p><i>COLOMBIA BIODIVERSA...</i></p> <p><i>LA RIVIERA MAYA, UN REFERENTE TURÍSTICO.</i></p> <p><i>LO PÚBLICO COMO INSTRUMENTO DE DESARROLLO REGIONAL.</i></p> <p><i>MANIZALES: FUNCIONES URBANAS Y METROPOLITANAS.</i></p> <p><i>MANIZALES: UN DIÁLOGO CON SU TERRITORIO.</i></p> <p><i>MOHÁN: SIN BOGAS ¿PA' ONDE VA EL RÍO?</i></p> <p><i>PROCESOS DE CONTROL Y VIGILANCIA FORESTAL EN COLOMBIA.</i></p> <p><i>CULTURA & ASTRONOMÍA (C&A).</i></p> <p><i>MOVILIDAD Y MODELO URBANO.</i></p> <p><i>PACÍFICO BIOGEOGRÁFICO Y GEOESTRATÉGICO COLOMBIANO.</i></p> <p><i>PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD CIVIL EN EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.</i></p> <p><i>PRISAS PARA TIEMPOS DE CALMA.</i></p> <p><i>PEAJES SÍ, PERO NO ASÍ Y MENOS AHÍ.</i></p> <p><i>PLAN DE CT&I Y TIC EN CALDAS.</i></p> <p><i>PLATAFORMAS LOGÍSTICAS Y TRANSPORTE INTERMODAL EN COLOMBIA.</i></p> <p><i>PLUSVALÍA, DESARROLLO URBANO Y MERCADO.</i></p> <p><i>¿POR QUÉ EL AEROPUERTO DEL CAFÉ?</i></p> <p><i>TÚNEL MANIZALES.</i></p> <p><i>EL MODELO DE OCUPACIÓN URBANO - TERRITORIAL DE MANIZALES.</i></p> <p><i>RIESGOS PARA EL AGUA EN LA ECORREGIÓN CAFETERA DE COLOMBIA.</i></p> <p><i>EL EJE CAFETERO A LA RAP DEL PACÍFICO.</i></p> <p><i>SIGNIFICADO Y DESAFÍOS DEL REGRESO DEL TREN.</i></p> <p><i>SOL, CLIMA Y CALENTAMIENTO GLOBAL..</i></p> <p><i>SUBREGIONES DEL DEPARTAMENTO DE CALDAS.</i></p> <p><i>TRANSPORTE INTEGRADO PARA LA CIUDAD REGIÓN.</i></p> <p><i>UMBRA: LA ECORREGIÓN CAFETERA EN LOS MUNDOS DE SAMOGA.</i></p> <p><i>UN PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE "MULTI" PERO NO INTERMODAL.</i></p> <p><i>URABÁ FRENTE A LOS MARES DE COLOMBIA.</i></p> <p><i>VÍAS LENTAS EN EL CORAZÓN DEL PAISAJE CULTURAL CAFETERO.</i></p> <p><i>TEXTOS "VERDES".</i></p>
--	---

FUENTE: [HTTP://UNPERIODICO.UNAL.EDU.CO](http://unperiodico.unal.edu.co) ECONOMÍA. MANIZALES, FEBRERO 15 DE 2018.