



Algunos apuntes sobre los peajes

Necesitamos recurrir a la inversión privada para completar los recursos que el Tesoro no podrá aportar, porque la brecha es gigantesca.

Allá por 1996 tuve la oportunidad de conocer a Ruth Richardson, exministra de Finanzas de Nueva Zelanda, autora del primer código de disciplina fiscal en el mundo y una defensora acérrima del poder del mercado, incluso para generar y distribuir bienes públicos. Ruth siempre usaba una frase que he guardado en mi cajón de frases célebres, porque es absolutamente cierta: “todo el mundo quiere ir al cielo, pero nadie quiere morir”.

Eso es exactamente lo que pasa cuando eliminamos casetas de peaje, tomamos carreteras exigiendo exoneraciones tributarias, cuestionamos ajustes racionales por inflación y tipo de cambio, reclamamos reflotar una empresa pública quebrada o aplaudimos el vaciamiento de nuestras cuentas previsionales.

Veamos el caso de nuestras carreteras. Solo la longitudinal de la costa se encuentra completamente pavimentada (no terminada por falta de entrega de terrenos en algunos tramos) y es increíble que en el año 2024 sigamos teniendo más de 4,000 km sin pavimentar en la red vial nacional. Más del 16%.

Pero ahí no termina el problema. El mantenimiento de lo que ya tenemos también es preocupante. El gasto público



en mantenimiento en el 2023 fue 14% menor que en el 2022 y 23% menor que en el 2019. Es interesante notar que, aunque Provias reportó una ejecución del presupuesto de mantenimiento de 99.7% en el 2022 y del 94% en el 2023, ello se consiguió mediante la modificación (ajustando a la baja) del presupuesto.

La recaudación de peajes de Provias representa apenas el 6.5% del gasto de mantenimiento en promedio en el período 2015-2022. Las razones son muchas y van desde exoneraciones a los transportistas como resultado de cada paro de transporte hasta la falta de actualización del valor de estos peajes. Tengamos en cuenta además que, si el peaje es cobrado por el Estado, no tiene IGV.

En resumen, necesitamos inversión en más carreteras, mucha inversión. Necesitamos recurrir a la inversión

privada para completar los recursos que el Tesoro no podrá aportar, porque la brecha es gigantesca. Y necesitamos mantener bien estas infraestructuras, porque reconstruir una carretera que no ha sido mantenida cuesta siete veces más que construirla y mantenerla adecuadamente. En definitiva, necesitamos entender que una red de carretera celestial necesita el aporte de un sistema sólido de peajes y una promoción decidida de la inversión privada.

Tenemos en cartera dos grandes proyectos viales en ProInversión y se ha anunciado también la entrega en concesión de la operación y mantenimiento vial hoy operada por Provias. Son excelentes noticias, pero que se dan en el marco de mucha incertidumbre para los inversionistas.

¿Parece sensato, viendo estos datos, ahuyentar a los inversionistas, desconocer arbitrajes, cuestionar métodos razonables e internacionalmente aceptados de reajuste tarifario? Todos queremos mejores carreteras para evitar muertes absurdas, generar conectividad que trae competitividad, integrar nuestro territorio. Eso cuesta y el costo es el peaje.

“**Todos queremos mejores carreteras para evitar muertes absurdas e integrar nuestro territorio. Eso cuesta y el costo es el peaje.**”