

Peajes, decisiones con impactos estructurales

Enero 16 de 2024

Equipo de Investigaciones

Presidente

José Ignacio López G.

Vicepresidente

Luz Magdalena Salas B.

Jefe de estudios macroeconómicos

Andrea Ríos S.

Jefe de estudios sectoriales

Fabián Suárez N.

Investigadores

Laura Llano C.
María Camila Carvajal P.
María Camila Oliveros M.
María Carolina Gutiérrez A.
María Paula Campos G.
Thomas Martínez R.

- Los ajustes del plan de normalización de las tarifas para 2025 buscan alinear las tarifas con la inflación acumulada de 2023 y la proyectada para 2025, pero la suspensión de los incrementos contractuales afecta la recuperación plena del esquema tarifario.
- La suspensión del incremento contractual en ocho peajes, aunque busca aliviar los costos para los usuarios y el transporte de bienes, incrementa el déficit acumulado con los concesionarios privados.
- El cambio constante en las reglas pactadas en los contratos de APP, como la suspensión de los incrementos, afecta la percepción de seguridad jurídica y la confianza de los inversionistas en Colombia. Esto podría comprometer el desarrollo futuro de la infraestructura en el país.

La reciente decisión del Ministerio de Transporte de suspender el “incremento contractual” en las tarifas de ocho peajes revive un debate recurrente desde 2023 sobre las implicaciones de estas medidas en la economía, la confianza de los inversionistas y las finanzas del Estado. Aunque esta decisión puede ser loable, pues busca aliviar las presiones económicas sobre los usuarios de las vías y los costos del transporte de bienes, también genera serios retos para Colombia.

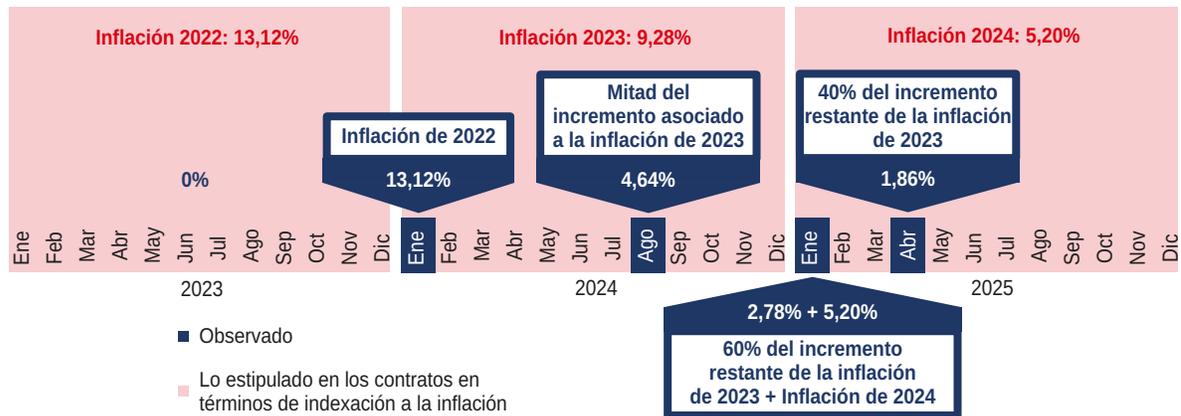
La medida se implementa en un momento en el que parecía haberse trazado una hoja de ruta clara para restablecer el cumplimiento total de las condiciones pactadas¹ en los contratos de infraestructura vial, tras las medidas de congelamiento de tarifas impuestas por el Decreto 050 de 2023. El borrador de resolución presentado el 31 de diciembre de 2024 por el Ministerio de Transporte establecía un incremento escalonado de las tarifas de los peajes durante el primer trimestre de 2025. Esto con el propósito de finalizar la indexación

¹ Ajuste inflacionario e incremento contractual.

de las tarifas de los 143 peajes del país (113 a cargo de la ANI y 30 a cargo del INVIAS) al IPC de 2023 e incorporar el alza correspondiente a la inflación de 2024.

Siguiendo este plan, el 1° de enero se realizó un aumento del 2,78% en las tarifas, correspondiente al 60% del alza pendiente por ajustar de la inflación de 2023. Según lo previsto, este incremento debería complementarse con un ajuste del 5,2% a partir del jueves 16 de enero, basado en la inflación de 2024, y un último incremento del 1,86% en abril para completar el 40% restante de la inflación de 2023 (Gráfico 1).

Gráfico 1. Tarifas de los peajes: observado vs. inflación.



Nota: aquí no se incluyen los incrementos contractuales, únicamente aquellos que corresponden al componente inflacionario.
Fuente: elaboración ANIF.

A primera vista, la decisión de congelar el incremento contractual en ocho peajes específicos (Fusca, Andes, UniSabana, El Placer, Cisneros, Carmen de Bolívar, Aburrá y Machetá) podría interpretarse como compatible con los esfuerzos en curso para normalizar las tarifas de acuerdo con la inflación de los últimos años. Sin embargo, no es así. Mientras que la medida de 2023 frenó tanto los ajustes inflacionarios como los “incrementos contractuales,” el plan actual se ha centrado únicamente en descongelar las alzas relacionadas con la inflación,

dejando de lado los incrementos pactados en los contratos. Es precisamente este último aspecto el que nuevamente se encuentra en pausa, ahora por un periodo estimado de seis meses. Aunque menos perjudicial que la congelación total aplicada en 2023, esta nueva interrupción en las reglas acordadas trae consigo consecuencias tangibles e intangibles.

Los “incrementos contractuales” están asociados a la entrega a satisfacción de obras financiadas y desarrolladas por agentes privados cuyo objetivo es mejorar la competitividad mediante reducciones en los tiempos de viaje y los costos logísticos. Frenar la normalización inmediata y permanente de estos incrementos perpetúa el déficit acumulado con los concesionarios. Este déficit representa los ingresos que los privados dejaron de recibir desde la entrada en vigor del Decreto 050 hasta el restablecimiento pleno de las tarifas al valor presente que deberían tener sin las interrupciones contractuales. En un contexto fiscal tan apretado como el actual agrandar la deuda de la Nación con los concesionarios de las vías es especialmente indeseable.

Por otra parte, las repercusiones más significativas a mediano y largo plazo tienen que ver con la confianza de los inversionistas. El desarrollo de infraestructura vial en los últimos años ha sido impulsado principalmente por el modelo de Asociaciones Público-Privadas (APP), que depende de la seguridad jurídica y la confianza de los inversionistas en el cumplimiento de los contratos por parte del Gobierno. Sin embargo, los cambios recurrentes en las tarifas han erosionado esta confianza.

En 2023, el Estado enfrentó múltiples procesos de demanda debido al incumplimiento de términos contractuales en proyectos concesionados. Esta preocupación resurge en 2024, alimentando la percepción de inestabilidad en el modelo de APP y generando incertidumbre entre los actores del sector. Como resultado, el futuro del desarrollo de infraestructura podría estar en riesgo, ya que los inversionistas perciben menores garantías de retorno para sus inversiones. Este deterioro afecta a toda la ciudadanía, dado que una infraestructura competitiva es esencial para garantizar la conectividad territorial, mejorar los servicios y, así, impulsar el desarrollo económico del país.