

martes 25 de abril de 2023 - 12:04 PM

Esta es la billonaria cifra que cuesta en Colombia congelar las tarifas de los peajes como lo ordenó el Gobierno Petro

Fedesarrollo reveló que la congelación de las tarifas de los peajes podría generar una contingencia fiscal del orden de \$13,8 billones en los próximos años, que es el tamaño estimado del déficit eventual de largo plazo a favor de los concesionarios.



Suministrada / VANGUARDIA En consecuencia, la congelación de todas las tarifas podría generar la terminación anticipada de los contratos, por no estar asegurada su viabilidad financiera. Por tanto, es un imperativo normalizar el valor que se cobrará a los usuarios de este tipo de infraestructura. Esta situación podría suceder en los 10 proyectos del programa 4G.

-congelar-las-tarifas-de-los-peajes-como-lo-ordeno-el-gobierno-petro-JG6594865)

io%20lo%20orden%C3%B3%20el%20Gobierno%20Petro&url=https://www.vanguardia.com/economia/nacional/esta-

En enero de este año, a través del Decreto 050 del 15 de enero de 2023, el Gobierno del presidente Gustavo Petro decidió no incrementar los precios de los peajes en Colombia.

Tras ese anuncio, se generó la polémica por lo que implicaba para el mantenimiento de la infraestructura a manos de los respectivos concesionarios.

Hay que recordar que esta decisión, la de no aumentar los precios de los peajes en Colombia, se tomó teniendo en cuenta el fenómeno de alta inflación que vive Colombia desde el 2022.

En ese entonces, el gobierno colombiano del presidente Petro precisó que el congelamiento de los precios de los peajes era una medida acorde con el IPC que, a inicios de año, bordeaba ya el 13 % en su variación anual.

El decreto precisaba que esos altos costos implicaban “incrementos, principalmente, en el costo de vida y el costo asociado a las cadenas de suministro, lo que repercute en la presión inflacionaria y en la menor capacidad de obtener los bienes y servicios necesarios para la satisfacción de las necesidades de la población”.

¿Qué efectos tiene la congelación de tarifas de peajes?

Ante esta situación, Fedesarrollo publicó el documento titulado “El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia”, el cual analiza el papel de las Alianzas Público-Privadas (APP) en el financiamiento de grandes proyectos de infraestructura de transporte.

Este estudio no solo destaca los beneficios económicos derivados de la financiación de proyectos de esta naturaleza, sino que también subraya la importancia de mejorar la eficiencia en el proceso de diseño, construcción, asignación de riesgos, operación e innovación de proyectos.

El análisis se enfoca en tres puntos:

- 1) el impacto macroeconómico de la infraestructura de transporte y el balance de inversiones,
- 2) los aportes, obstáculos y perspectivas del modelo de APP en transporte en el país y su comparación internacional y,
- 3) la identificación y evaluación de políticas que puedan poner en riesgo la viabilidad a mediano y largo plazo de los concesionarios.

El estudio

Según el director de Fedesarrollo, Luis Fernando Mejía, “las concesiones APP son esquemas de ejecución que exigen estabilidad institucional y jurídica. Es fundamental profundizar el modelo APP en transporte como un instrumento crucial para el desarrollo nacional y la reducción de la pobreza en Colombia, dado su aporte macroeconómico y su capacidad para habilitar nuevos negocios. Para esto, es necesario mantener unas reglas claras que permitan asegurar la sostenibilidad del modelo”.

Basado en un trabajo previo de Fedesarrollo, elaborado por Luis Fernando Mejía y Martha Elena Delgado, el estudio encuentra que por cada incremento de la inversión en infraestructura del 0,7 % del PIB en promedio anual durante los próximos 10 años, la tasa de crecimiento económico aumentaría en 1 punto porcentual.

Esto se traduciría en una reducción promedio de la tasa de desempleo de 0,8 puntos porcentuales y una reducción de la tasa de pobreza de 0,6 puntos porcentuales.

Además, el estudio encuentra que la inversión en los sectores asociados a la infraestructura tiene un efecto multiplicador amplio en la economía.

Por ejemplo, cada peso invertido en obras civiles se traduce en 2,25 pesos en la producción nacional, 2,46 pesos en salarios y 4,90 pesos en impuestos. Se observa entonces el círculo virtuoso de la infraestructura en la economía, el bienestar e incluso para la estabilidad macroeconómica.

Rezago histórico

A pesar del histórico rezago en materia de carreteras, Colombia ha experimentado un aumento significativo en la inversión en infraestructura en las últimas décadas.

En el siglo XX, la inversión promedio representó 1 punto del PIB, cifra que se incrementó en los últimos años a cerca del 1,5 % en lo corrido de este siglo, con su pico más alto registrado en 2012 (2,4 %).

Este impulso se debe en gran parte a la inversión privada, la cual se enfocó en un 90 % en el modo de carretera.

De hecho, el país se ha convertido en un referente internacional en la implementación de APP gracias a los avances significativos en materia normativa, de planificación y coordinación desde hace tres décadas.

Incertidumbre actual

No obstante, en los últimos meses ha surgido gran incertidumbre en relación con las señales y anuncios del gobierno que podrían afectar la estabilidad a mediano y largo plazo de este modelo.

Uno de los ejemplos es la congelación de las tarifas de los peajes mediante el Decreto 050 de enero de 2023, que podría generar una contingencia fiscal del orden de \$13,8 billones en los próximos años, que es el tamaño estimado del déficit eventual de largo plazo a favor de los concesionarios.

Además, el estudio alerta sobre el efecto para las iniciativas privadas, proyectos que tienen como única fuente de ingreso de financiación el recaudo de las tarifas de peajes.

En consecuencia, la congelación de todas las tarifas podría generar la terminación anticipada de los contratos, por no estar asegurada su viabilidad financiera. Por tanto, es un imperativo normalizar el valor que se cobrará a los usuarios de este tipo de infraestructura. Esta situación podría suceder en los 10 proyectos del programa 4G.

Los retrasos en las inversiones en infraestructura que se originarían en la incertidumbre para las APP en transporte podrían reducir el crecimiento de la economía en órdenes del 0,5 % del PIB, afectando negativamente la generación de empleo y superación pobreza.

“La naturaleza del modelo de concesiones ha permitido la financiación y operación óptima de inversiones que no se hubieran podido realizar con los recursos públicos disponibles a lo largo de tres décadas. El desmantelamiento del modelo de APP reduciría la dotación de infraestructura de buena calidad dado que no hay espacio fiscal para sustituir APP por obras públicas en el corto plazo, aumentaría los costos generalizados de transporte, reduciría el ritmo de crecimiento del PIB, y empobrecería a la mayoría de la población”, concluye el director del estudio, Juan Benavides.

Elija a Vanguardia como su fuente de información preferida en Google Noticias

aquí(https://news.google.com/publications/CAAiEALymbGGfnA9iWUDf-SxeCsqFagKlhAC8pmxhn5wPYIIA3_ksXgr).