

WHITE PAPER

Proyecto de Ley busca modificar el esquema de financiación y desarrollo de proyectos de infraestructura vial y transporte ejecutados a través de concesiones.

El pasado 20 de julio fue radicado para debate en el Congreso de la República un proyecto de ley que busca modificar la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012. La iniciativa pretende una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada aplicable a todos los peajes. Adicionalmente, dicta consideraciones sobre ubicación de peajes, incrementos de las tarifas, destinación de los recursos recaudados y propiedad de estos.

1. El proyecto de ley ordena al Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación expedir una reglamentación marco que disponga una fórmula tarifaria unificada para peajes de infraestructura de transporte.

El núcleo del proyecto de ley es la orden para establecer un marco reglamentario que permita estructurar

una fórmula tarifaria única para los peajes y su variación anual.

De acuerdo con los artículos 1,2, 3, 4, 5 y 7 de la iniciativa, cualquiera sea el contenido de la reglamentación, la fórmula tarifaria única deberá contemplar: **i.** Externalidades generadas por el tránsito vehicular. **ii.** El estado de la infraestructura. **iii.** El uso de la infraestructura **iv.** La recuperación de los costos de

operación y mantenimiento. v. la prohibición de incrementos anuales en la tarifa por encima del 100% del IPC. Adicional a estas consideraciones, la iniciativa indica que la distancia entre casetas de peaje instaladas no podrá ser inferior a 150 kilómetros.

Así pues, la Ley 105 de 1993 que reglamenta la planeación del sector transporte, y la Ley 1508 de 2012 que establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, buscan ser modificadas con la presente iniciativa. Lo anterior, ya que tales leyes desarrollan criterios tarifarios aplicables a los peajes de los proyectos, los cuales, necesariamente, deberán adoptar la fórmula que sea objeto de reglamentación.

2. El proyecto de ley permite apropiar recursos de la estructura financiera de los contratos en favor de la entidad contratante.

De acuerdo con el artículo 6 del proyecto de ley, el artículo 33 de la Ley 105 de 1993 deberá ser modificado con el fin de permitir que una vez se alcance el "máximo" de los ingresos, los recursos adicionales generados sean transferidos a la entidad contratante o destinados a reducir el plazo del contrato.

Es necesario resaltar que, en términos generales, la propuesta contenida en la versión inicial del proyecto de ley requerirá intervención activa del sector porque no parece alinearse con la promoción y el mejoramiento de la infraestructura y sus servicios asociados. Lo anterior, en cuanto el desarrollo de este tipo de proyectos requiere de un alto grado de flexibilidad técnica y financiera para lograr una estructuración viable. Por lo tanto, establecer una fórmula tarifaria unificada restaría margen de maniobra a los estructuradores para atender las

3. El proyecto prohíbe a los entes territoriales de orden municipal o distrital, la celebración de contratos de concesión para el desarrollo de infraestructura de transporte interna.

Según lo establecido en artículo 8 del proyecto de ley, los municipios y distritos no podrán establecer esquemas para la construcción, operación y mantenimiento de infraestructura de transporte, que soporten su estructura financiera, parcial o totalmente, en el cobro de peajes internos, tasas o precios públicos. De igual manera, prohíbe el cobro en esquemas de alta congestión o de alta contaminación.

4. Otras consideraciones del proyecto de ley.

De manera complementaria, la iniciativa legislativa también establece que, una vez se dé la reversión del proyecto concesionado, sea a la Nación o a las entidades territoriales, la tarifa deberá reducirse. Tal operación, deberá ser reglamentada por el Gobierno Nacional.

Por último, establece el proyecto de ley que, durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud, y hasta por un (1) año más, los incrementos tarifarios de los peajes deberán ser igual al IPC del año 2020.



particularidades de cada proyecto, restringe la bancabilidad de los mismos, incrementa los riesgos y aumenta los costos del proyecto.

El cobro de las tarifas que soportan la estructura financiera de los proyectos, han sido la alternativa para resolver las limitantes que las restricciones fiscales imponen para la construcción, mantenimiento y operación de obras, y esto lo debe reconocer cualquier proyecto que pretenda regular la materia. Por lo tanto, coartar la flexibilidad de los proyectos a través de una fórmula tarifaria unificada podría derivar en proyectos fallidos, desfinanciados, con altísimos grados de litigiosidad, supeditados a la capacidad fiscal de la administración y al abuso de las vigencias futuras.

En referencia a otras particularidades del proyecto, es necesario exaltar la inconveniencia de permitir que la entidad contratante pueda acceder a los flujos de recursos del contrato cuando se alcanza el ingreso “máximo”. Esto resultaría en la desnaturalización de la economía del contrato como una estructura autónoma de las partes, la cual responda a las consideraciones obligacionales plasmadas en el contrato mismo y que son manejadas de manera independiente a través de fiducias, para pasar a constituirse en cajas menores de las entidades contratantes.

Con relación a la determinación sobre distancias obligatorias entre casetas de peajes, se resalta que tal consideración es antitécnica, impide el correcto desarrollo de los proyectos, limita la intermodalidad, restringe las libertades de elección de los usuarios y deriva en la imposibilidad de hacer nuevos proyectos debido a la limitante para instalar nuevos peajes.

Por último, se resalta la dificultad legal que supondría la aplicación de la disposición contenida en artículo 8 de la iniciativa, en cuanto la misma, cercena de manera evidente la autonomía administrativa de los entes territoriales del orden municipal y distrital. Lo anterior, en cuanto impide que tales entes desarrollen proyectos de infraestructura de transporte que se apalancan en el cobro de “tasas o precios públicos” para su financiación. Tal consideración, pone en riesgo el desarrollo de proyectos de transporte masivo y resulta regresiva frente a las tendencias globales que incentivan el uso del transporte público. Lo anterior, sin contar con que una interpretación extensiva de lo que es una tasa o precio público, derive en imposibilidades de desarrollo de proyectos enfocados en la prestación de servicios públicos a través de esquemas concesionales.

Consulte el contenido y estado del Proyecto de Ley¹ [aquí](#)

