

ECONOMIA / Sábado, Noviembre 30, 2013

Peajes electrónicos enfrentan a dos poderosos sistemas



Bogotá—Mientras el presidente Juan Manuel Santos anunció un récord en la construcción de vías de cuarta generación (4G) y el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Luis Fernando Andrade, dijo que en unos años las tractomulas podrán andar a 80 kilómetros (km) por hora, y no a 40 km como sucede actualmente, en el Ministerio de Transporte reposa una millonaria decisión: la de los peajes electrónicos.

Pero este es un proyecto que lleva más de 10 años. Dio sus primeros pasos en la administración de Álvaro Uribe Vélez, cuando se empezó a hablar de la modernización de la infraestructura y se anunció el Plan Vial 2500, que consistía en construir autopistas para mejorar la competitividad.

Aun así, los peajes electrónicos nunca llegaron. Y ante la protesta de los concesionarios y los usuarios, por las largas colas en las casetas de recaudo, en 2009 el Ministerio contrató un estudio con la Universidad Nacional.

El trabajo, técnico y comparativo con estándares internacionales, debería recomendar uno de los siguientes sistemas: el americano, basado en tecnología de telecomunicaciones pasiva; o el europeo, que emplea un sofisticado dispositivo (semi-activo), con información encriptada.

La implementación del primero es más barata, pero menos segura, y la segunda, más costosa, pero más compleja y rigurosa en materia de obtención y protección de la información.

El estudio de la Universidad concluyó que la mejor opción era el europeo. Sin embargo, el voluminoso trabajo, que contemplaba análisis técnicos de cada uno de los sistemas, cuadros comparativos, costos de oportunidad, sostenibilidad, compatibilidad y, sobre todo, seguridad, desapareció del escritorio del entonces viceministro de Transporte, Felipe Targa.

Este viceministro fue el mismo a quien se le embargó el salario y tuvo que renunciar porque fue acusado por hechos de corrupción relacionados con el contrato No.082 de 2007, suscrito entre el Ministerio de Transporte y el consorcio PAI-Runt, para la expedición de certificados de enseñanza automovilística.

Luego se contrató un nuevo estudio con GSD Plus, para evaluar los dos sistemas. La compañía recomendó el americano y Targa envió un proyecto de decreto a la Presidencia de la República que se congeló por la reacción de agremiaciones y otros actores del sector.

La Contraloría General de la República (CGR) puso sus ojos en el tema y ordenó revisar los resultados, al cual se le hicieron una serie de glosas relacionadas, fundamentalmente, con el soporte técnico y los análisis de costos.

Lo más curioso es que a través del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Ministerio volvió a contratar a GSD Plus para revisar, sustentar y ampliar su estudio, el cual debió entregarse el 31 de mayo del año pasado. Los detalles de los resultados no se han socializado, pero el Gobierno está a punto de tomar una decisión sobre los peajes electrónicos, que en solo recaudos moverían más de \$2,5 billones por año.

Pero eso no es todo. Algunas compañías como Divinorte, ya optaron por el sistema europeo y, si se adopta el americano, muchas vías quedarían con modelos que no son compatibles entre sí.

“Es incomprensible y vergonzoso que a la fecha no se haya tomado una decisión sobre los telepeajes”, afirma Sergio Echavarría, gerente de Divinorte.

Además, el tema no se ha socializado entre los distintos actores, como las firmas concesionarias, aseguradoras, la banca y la Policía de Carreteras, entre otros, como lo pidió la CGR.

Según el Ministerio de Transporte, el tema es complejo y por ello ha sido necesario someter a revisión los diferentes estudios, pues lo que se busca es elegir el mejor sistema y el que ofrezca mayor beneficio para todos públicos involucrados.

“El enfoque del proyecto con el que arrancamos se ha ido transformando hasta llegar a un objetivo claro para la adopción de estándares de tecnologías para sistemas de recaudo vehicular”, concretó el viceministro del ramo, Nicolás Estupiñán, quien ha venido liderando el tema.

Una oportunidad única para jalonar la economía

Según el viceministro de Transporte, Nicolás Estupiñán, el Ministerio reconoce que existe una oportunidad única para apoyar el mejoramiento de la economía nacional y el bienestar de la gente a través de dicha adopción, dado el actual nivel de desarrollo y de motorización en el país. “Los tiempos a los que hemos estado sujetos son una manifestación de los esfuerzos del Ministerio por avanzar un proyecto coherente y restringir la selección de estándares rígidos o cerrados”.

Las opiniones

Sergio Echavarría
Gerente de Divinorte

“Nosotros adoptamos desde 2009 el sistema europeo, que es seguro, impide la evasión del recaudo y suministra la información necesaria del auto”.

José Stalin Rojas
Investigador Universidad Nacional

“Es más que claro que en Colombia es necesario avanzar tecnológicamente en los peajes, esto agilizaría la velocidad de los trayectos”.

Hermógenes Ardila
Especial para La República