



# EL COBRO DEL PEAJE

**Ing. Rómulo Peña Toral**  
Docente de la Facultad

## INTRODUCCIÓN

Las concesiones en general, han sido sistemas administrativos utilizados desde mucho tiempo atrás, para las prestaciones de muchos servicios como de telefonía, energía eléctrica, servicios en carreteras, etc., y que actualmente han tenido un mayor apogeo en lo relacionado con la vialidad a través del peaje, por lo que es necesario tener algunos criterios al respecto para que los usuarios comprendan de mejor forma la incidencia en su aplicación.

Para su comprensión daremos un ejemplo: la tasa de los servicios de la energía eléctrica, sirve para proveer al usuario de la misma, quien la utiliza para producir luz, funcionar las máquinas de su industria, operar diferentes equipos, etc., etc... , entonces, se aprovecha y se paga de este servicio; y, su recaudación sirve para producir la energía eléctrica, pensando siempre en mejorar el servicio y no utilizarla en otras actividades.

## CONCEPTO

De manera resumida se podría decir que: **“El cobro del peaje es la recaudación de la tasa de mantenimiento en las carreteras que permitan un adecuado nivel de servicio”**. Es necesario que este concepto sintético sea ampliado en sus respectivas partes, de tal manera que, se obtenga un mejor criterio de su contenido, así:

### 1.- TASA

El valor fijado por el pago de los servicios entregados, para que el usuario pueda utilizar y aprovechar de las ventajas del mismo y tenga presente que los fondos recaudados de este canon, servirán exclusivamente para brindar y mejorar los servicios que se prestan, sin considerar que este impuesto pueda ser cobrado como una imposición ni que sea empleado para diferente objetivo.

### 2.- MANTENIMIENTO DE LAS CARRETERAS

Hace referencia a la preservación de los servicios y facilidades de las carreteras, para proporcionar un transporte en forma rápida, cómoda, segura y económica, para lo cual se tienen diferentes tipos de mantenimiento, que se resumen en los siguientes:

- a) Mantenimiento rutinario: trabajos menores para conservar las carreteras en buenas condiciones, los mismos que se realizan en forma continua, tales como: bacheos, limpieza de drenajes, roce de vegetación, etc.
- b) Mantenimiento periódico: trabajos de mayor consideración, para reponer las características que tenía la carretera y que desaparecieron por varias causas. Son labores requeridas en forma cíclica: sellos, reposición de material, pintada de puentes, etc.
- c) Mantenimiento de mejoramiento: trabajos de mayor importancia, resultado de



estudios especiales para agregar características y procurar mejoras sucesivas como colocación de nuevos pavimentos, ensanchamiento de vías, reemplazo de puentes, rectificación de características geométricas, etc.

d) Atención a emergencias: trabajos a ser desarrollados en forma inmediata, para solucionar problemas presentados por causas ambientales o circunstanciales, para corregir peligros y permitir un tráfico normal como limpieza de derrumbes, reposición de rellenos, incrementos de vía, construcción de desvíos, atención a accidentes de tráfico, etc.

e) Actividades complementarias: trabajos que apoyan al mantenimiento vial y que sin ser específicamente de mantenimiento, forman parte de él, cuando son considerados globalmente: supervisión de campo, entrenamiento, producción de materiales, actividades administrativas, operación y funcionamiento de sistemas, prestación de otros servicios a más de conservación, etc.

Existen otros tipos de mantenimiento como los de rehabilitación y de reconstrucción, que no se les incluye, por cuanto se considera que con la buena ejecución de los mantenimientos descritos y ejecutados de manera oportuna, disminuye en gran manera su necesidad.

### 3.- NIVEL DE SERVICIO

Se refiere a la atención que se dará al mantenimiento vial, para que las carreteras presenten condiciones adecuadas y se logre, lo que se indicó anteriormente, que las vías sean seguras, rápidas y cómodas; claro está, que la determinación de los niveles de servicio, implica una decisión de alta responsabilidad, que dependerá, de criterios de tipo económico, técnico y político, ya que de esta decisión dependerán los recursos necesarios.

Un adecuado nivel de servicio permitirá

que las carreteras estén en buenas condiciones, lo que representa una disminución de los costos de operación vehicular; esto es, disminución del consumo de los combustibles, lubricantes, filtros, neumáticos, etc., así como de las reparaciones y de los gastos de repuestos, especialmente de los sistemas de suspensión, amortiguación, propulsión, dirección, etc. Por otra parte, disminuirá los accidentes de tránsito, que representan disminución de pérdidas de vidas humanas, lesiones permanentes y temporales en las personas, daños materiales, etc. En consecuencia, un buen nivel de servicio permite disminuir los costos del transporte y evitar accidentes que en muchos casos son valores incalculables y de consecuencias catastróficas.

El nivel de servicio se mide de acuerdo al estado de las carreteras, de cómo se hallan sus partes constitutivas y sus servicios que brindan, más no por el trabajo que en sí desarrollan, para lo cual deberán cumplir normas y parámetros establecidos. Así por ejemplo, el rubro de bacheo en las carreras asfaltadas, no se mide por cuantos metros cúbicos de bacheos se han realizado, sino su valor está en la ausencia de baches.

### 4.- VIABILIDAD DE LAS CARRETERAS

La determinación de la tasa del peaje debe estar regida por la comparación de la ecuación ingresos versus egresos, de manera cuantitativa y con resultados de cifras similares, para lo que se deberá considerar lo siguiente:

#### a).- INGRESOS

Son los valores recaudados y que tiene relación con el número de vehículos, medido generalmente por el parámetro de tráfico promedio diario anual (T.P.D.A.), que no es más que el número de vehículos que pasa

en un año por la sección de control, dividido para 365. Es un dato variable, que por lo general se va incrementando con el tiempo y que para la fijación de la tasa de peaje habrá que determinarse a base del tráfico proyectado.

Por otra parte, los ingresos dependerán del tipo de vehículos, ya que la tasa se diferencia de acuerdo a la incidencia de las cargas de los ejes que transmiten al pavimento, según sean vehículos livianos, buses, camiones de 2, 3 o 4 ejes, y del tipo de tracto semiremolque o remolque, para lo cual habrá que hacer estudios de clasificación vehicular y su proyección.

#### **b).- EGRESOS**

Corresponden a todos los valores requeridos para obtener el nivel de servicio establecido; es decir, son las inversiones para ejecutar los trabajos de mantenimiento indicados anteriormente, en los cuales se incluye los gastos administrativos, y que están constituidos por los costos directos y los costos indirectos (gastos generales, imprevistos y utilidades en caso de las empresas privadas).

Cuando se comparan los valores de los ingresos con los egresos y en el caso de que los ingresos sean sustancialmente inferiores a los egresos y para que haya un equilibrio, tendría que subirse enormemente las tasas del peaje, lo que no sería justo para los usuarios, por lo que en este caso no es viable el mantenimiento con este sistema, a no ser que la diferencia subvencione el Estado. En cambio cuando los ingresos son similares a los egresos, las tasas del peaje están definidas con valores que pueda sufragar el usuario, siendo el caso viable. Esto quiere decir que no todas las carreteras pueden entrar a un sistema de cobro de peaje.

#### **5.- FIJACIÓN DE LA TASA DE PEAJE**

En el caso de las carretas viables, que son aquellas en las que el mantenimiento del camino pueda realizarse con la recaudación de la tasa de peaje. Este debe ser fijado como resultado de la comparación de los ingresos y de los egresos, cuyos montos deben ser similares, con lo que se establecería el valor a pagarse; de tal manera que, al usuario pueda retribuírsele este servicio, en condiciones ventajosas y que, además, se mantenga una buena relación entre los valores a recibir y valores a gastar.

Resulta ventajoso para el usuario de las carreteras, el pago de una tasa de peaje, a sabiendas que con esta obligación consigue un servicio, que representará una disminución en sus costos de operación, tiempo de viaje y de accidentalidad, etc., con la posibilidad de que esta reducción de costos sea mayor al que paga por el peaje.

#### **6.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

El sistema de concesión de carreteras para el mantenimiento de las mismas a base del cobro de las tasas de peaje, es un procedimiento utilizado en el Ecuador y en muchos países del mundo, desde tiempos atrás. El pago del peaje debe ser considerado como una retribución a un servicio prestado, tal como se paga la energía eléctrica, telefonía, limpieza de las calles, cuerpo de bomberos, etc., y que sirve para dar y mejorar esta asistencia.

Este pago permite un mantenimiento oportuno y evita el deterioro de las vías, sin que se tenga que realizar cuantiosos gastos innecesarios por falta de mantenimiento, preservando el importante patrimonio nacional de las carreteras. De esta manera, el transporte de las personas y mercancías

pueden realizarse de una manera cómoda y segura, por presentar un adecuado nivel de servicio.

Se evita el deterioro de las vías con un adecuado y oportuno mantenimiento vial, con menores costos de inversión, sin destrucción de sus partes y, de esta manera, no se permite el ciclo letal de las carreteras de construir y reconstruir. De esta forma, cuando se paga la tasa de peaje se puede

obtener disminución en los costos de transporte e innumerables beneficios, siendo mayor el costo que el usuario ahorra que lo que paga.

Se debe propugnar el sistema del cobro del peaje para los servicios de las carreteras, cuando sean viables, permitiendo la obtención de fondos para tal fin y no disminuyendo rentas para las innumerables necesidades del país.



### **CIMIENTOS FIRMES PARA LAS TORRES**

**“Ingeniería es el arte de planificar el aprovechamiento de la tierra, el aire y el uso y control del agua; así como de proyectar, construir y operar los sistemas y las máquinas necesarias para llevar el plan a su término”.**

**El objeto de la ingeniería es dar servicio a la humanidad.**