

MDA 0010
2016
Ej. 1

1323942

**IMPLEMENTACIÓN PEAJES RURALES COMO FORMA DE
GENERACIÓN DE INGRESOS PARA OPTIMIZAR LAS VÍAS Terciarias EN
EL TERRITORIO COLOMBIANO**

**EUDALDO NORIEGA LUNA
EMERSON CERRO CAMERA**

ASESOR: MAGDA DGANON

**UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
MAESTRÍA EN DERECHO ADMINISTRATIVO
BARRANQUILLA
2016**

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN	3
ABSTRACT	3
INTRODUCCIÓN.....	4
1. NORMATIVIDAD DE LOS PEAJES EN LOS MUNICIPIOS Y DEPARTAMENTOS DE COLOMBIA.....	10
1.1 Antecedentes de los peajes en Europa Y Asia	10
1.2 Antecedentes de los peajes en América	11
2. NORMATIVIDAD DE LOS PEAJES EN COLOMBIA Y LA POSIBLE IMPLEMENTACION EN LAS VIAS TERCARIAS	17
3. NATURALEZA JURÍDICA DEL INGRESO POR CONCEPTO DE PEAJES Y SU VIABILIDAD DE IMPLEMENTACION EN LAS VIAS TERCARIAS	26
3.1 La Jurisprudencia de la Corte Constitucional Colombiana sobre los peajes y la importancia de su implementación.....	28
3.2 Alcances de una nueva Ley sobre peajes en favor de Vías Terciarias.....	30
3.3 Fortalecimiento de las Vías Terciarias apoyado en las Regalías	32
CONCLUSIÓN	35
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	37
LIBROS, ARTÍCULOS:	37
LEYES:.....	40
PÁG WEB:	41

RESUMEN

En Colombia la infraestructura de la red vial terciaria se caracteriza por grandes deficiencias en la calidad y por muchas necesidades de inversión. Como parte de las contradicciones, el cambio climático que la afecta se ha convertido en una oportunidad para implementar ajustes largamente aplazados en dicha infraestructura, por tal razón es necesario vislumbrar la implementación de peajes rurales como salida a la construcción y sostenimiento de la Red vial Terciaria.

Palabras Claves: Vías terciarias, red vial, Inversión Social, Cambio de normatividad.

ABSTRACT

In Colombia the infrastructure of the tertiary road network is characterized by large gaps in quality and many investment needs. As part of the contradictions, climate change affects it has become an opportunity to implement long-delayed adjustments to the infrastructure, for this reason it is necessary to glimpse the implementation of rural tolls as a solution to the construction and maintenance of the tertiary road network

Keywords: Tertiary roads, roads, Social Investment Exchange regulations.

INTRODUCCIÓN

La red vial terciaria de Colombia constituye el sesenta y cinco por ciento (65%) de las vías del país. Ese total es vital para el desarrollo regional y la disminución de la pobreza rural porque conecta a las veredas y caseríos con los municipios y con el país, permite el tránsito de una gran cantidad de población y la movilización de gran cantidad de bienes. Una red terciaria en buen estado disminuye tiempos de transporte entre distritos pobres y la ciudad con la que mantienen la mayoría de vínculos comerciales.

Colombia, es un país que se encuentra en vía de desarrollo, y para esto debe contar con una red vial en óptimas condiciones que permita no solo el transporte de alimentos y productos comerciales, sino también una interconexión vial entre las principales ciudades, municipios y veredas; permitiendo así un desarrollo de infraestructura que contribuya a un avance económico y disminución de la pobreza.

La ley 105 de 1993 determina la distribución de competencias para la regulación y gestión de la red vial terciaria, con en esta norma se busca demostrar que resulta más eficiente para la gestión pública de la infraestructura vial nacional construir y mejorar las vías terciarias para beneficio de las veredas cercanas a los municipios en lo amplio del territorio nacional.

Es por ello, que en este artículo científico presentará el panorama normativo actual en materia de transporte e infraestructura que se da en la red terciaria, a fin de proyectar a futuro inmediato, la posibilidad que tienen los gobiernos municipales de abrir caminos jurídicos para la implementación de peajes como un medio de financiación, construcción y mantenimiento de las vías terciarias o rurales en Colombia.

Al analizar en Colombia el amplio asidero jurídico sobre la regulación de las tasas de peajes, se podrá determinar el mecanismo legal más expedito para que los municipios a los que pertenecen las vías terciarias pueden implementar peajes rurales

como forma de generación de ingresos para mantener optimas las vías y así obtener como resultado, una cercanía al desarrollo vial del estado.

En consecuencia, podría lograrse un avance a una meta más alta de desarrollo, por ello el fin de este artículo científico, es analizar el actual compendio normativo en materia de transporte e infraestructura de la red terciaria del país incluido los antecedentes o inicios regulatorios sobre el concepto y la manera de implementar los peajes en la red terciaria de Colombia, para lo cual se delimitan cuatro aspectos:

El primero, es el marco legal y el marco histórico, a fin de entender el tema propuesto sobre los peajes en las vías terciarias. El segundo, un análisis de la fundamentación estatal para la implementación de los peajes en redes o vías terciarias. El tercero, es la viabilidad jurídica o asidero legal del establecimiento de los peajes en las vías terciarias, lo cual, es la base determinante en este proyecto.

El cuarto aspecto, es presentar las perspectivas, recomendaciones y conclusiones sobre la importancia de la implementación de los peajes en vías terciarias, como fuente de financiación de los municipios para el mantenimiento de estas vías de tercer orden.

Por otra parte el economista y miembro de la Fundación de Investigaciones y Estudios en Economía, Cultura, Ecología y Ambiente (FIECCE) Jaime Villamil señaló: *“si el objetivo del Gobierno es impulsar el crecimiento económico, no debe desconocer las dificultades del sector rural”* (Recuperado el día 5 de abril de 2016 de la web: <http://www.contextoganadero.com/regiones/2015-el-ano-de-las-vias-terciarias-en-colombia-ganadero>), opinión que diversos sectores que tiene relaciones comerciales con áreas rurales apoyan.

Para Villamil también *“una inversión en redes terciarias, además de estimular el crecimiento, ofrecería un contexto favorable para el posconflicto con menores niveles de pobreza y una mayor presencia del Estado en los municipios más aislados,*

que suelen ser los de menores ingresos” (Ibidem) es por ello que la falta de implementación de vías terciarias es una problemática.

La falta infraestructura vial terciaria y la movilización de carga en vías rurales, es la problemática que se plantea, puesto que en términos de subsistencia un alto nivel de la población colombiana depende de la actividad agrícola (JF, 2015), la cual, subsiste por sus condiciones naturales dentro del sector rural; la falta de vías que faciliten su subsistencia conlleva a un detrimento de la calidad de vida.

En este sentido es importante resaltar que las vías terciarias son fundamentales para el desarrollo económico, cultural, comercial y territorial en general. Pero pese a que son las autoridades municipales y departamentales las encargadas de su gestión, construcción y mantenimiento (Ley 105 de 1993), como lo establece la ley 105 de 1993 en la que se dio una descentralización de las competencias del sector transporte, pero que no se ha generado un notable desarrollo en cuanto a vías terciarias.

La red terciaria del país pasó a estar a cargo del INVIAS (2013) y de los departamentos, es decir, las autoridades municipales no manejan de manera total y autónoma los recursos para la gestión de la construcción de vías terciarias, constituyéndose esto en una limitación a la gestión para las entidades municipales, lo que ha conllevado a que se dé un interés prioritario a la inversión de la construcción de vías primarias y secundarias, no teniendo en cuenta las necesidades que se encuentran ligadas a las vías terciarias.

Frente a la problemática anteriormente señalada, cabe resaltar que la ley 105 de 1993, que fue expedida hace 22 años, y en ésta se dio una descentralización de competencias, constituyendo debilidad institucional en muchos entes territoriales que se encuentran limitados en la práctica debido a que muchas veces se les imposibilita asumir eficientemente sus roles respecto a las necesidades de creación de vías terciarias.

A lo que habría que sumarle que la mayoría de esas vías debido a sus condiciones no cuentan con los tráficos mínimos requeridos para hacer viable el cobro de peajes y que por falta de recursos de los municipios no son ejecutados por contratos de obra pública y que cuentan con poca o ninguna participación de la inversión privada, se encuentra una inminente necesidad para estos sectores rurales olvidados que se les degrada su calidad de vida.

Aunado a lo anterior, los alcaldes municipales tienen la facultad según el artículo 44 de la Ley anteriormente mencionada, de implementar peajes en las vías terciarias que podrían ser una buena opción de recursos para la construcción de tales vías, pero los costos de estos tributos tienen sus limitantes tal como lo ha manifestado la Corte Constitucional:

“Una tarifa exagerada, superior desproporcionadamente a lo necesario para el mantenimiento, la operación y el desarrollo del servicio, implicarla una posible violación de la ley. La fijación de las tarifas, tasas y peajes, está sujeta a un criterio de igualdad” (Acción de inconstitucionalidad, 1996), criterio que busca que los precios establecidos en los peajes, no estén en detrimento económico de la población beneficiada.

En relación con lo expuesto, se puede establecer que el problema de esta temática radica en dos ejes principales:

Primero existe una normatividad (Ley 105 de 1993.) Que data hace 22 años, la cual no ha sufrido modificaciones significativas y que denotan un atraso en relación con el tema de los peajes para la inversión en vías terciarias, por lo tanto éstas no son auto sostenible.

Segundo la falta de vías terciarias conlleva a que exista una brecha de pobreza cada vez más amplia y significativa (PND, 2015) entre las zonas rurales y urbanas, lo que trae atraso económico y social.

Lo que hace necesario la implementación de una ley que esté conforme a las necesidades actuales de estos sectores rurales, que debido a lo amplio del territorio nacional se encuentran aislados a las posibilidades de desarrollo. Con la no construcción, la falta de legislación actual respecto de las vías terciarias y el no mejoramiento de estas, se crean deficiencias en el transporte entre zonas rurales y urbanas, menoscabando los aspectos económicos, sociales y culturales de estas poblaciones rurales.

Por consiguiente mediante el método analítico en esta investigación buscara aportar una posible solución a la problemática ya planteada. De otra manera una tardía solución a esta problemática aumenta la inminente necesidad para estos sectores rurales olvidados.

A pesar que la ley 105 de 1993 estipula en su artículo 44 que las autoridades departamentales y municipales son las encargadas mediante sus planes de desarrollo del manejo, construcción, mantenimiento y control sobre las vías (PND, 2015) no se logra mitigar las necesidades de los sectores rurales, por el contrario se vulnera la calidad de vida y se obstaculiza el desarrollo económico, social y cultural de estas poblaciones.

El objetivo general de este artículo científico es llegar al público en general y crearles conciencia de la necesidad de la inversión en las vías terciarias del País, lo cual se podría solucionar con la implementación de peajes rurales como forma de generación de ingresos para optimizar estas vías en todo el territorio Colombiano.

Y en ese mismo orden, como objetivos específicos analizar la viabilidad de la implementación de peajes en las vías terciarias de los municipios en lo amplio del territorio Nacional a fin de construirlas y mantenerlas en buen estado.

Determinar las facultades de las autoridades para llevar a cabo el cobro de peajes en vías terciarias para el sostenimiento de las mismas. Sin dejar de lado el

análisis de la carencia legislativa que existe en Colombia en lo referente a vías terciarias pese a la existencia de la Ley 105 de 1993.

Con este artículo científico se pretende, dar utilidad jurídica y práctica, toda vez que se trata de determinar las omisiones y deficiencias del Estado y de sus autoridades departamentales y municipales frente a la no solución de las necesidades en las poblaciones rurales debido a la falta de vías terciarias.

Por otra parte, se pone a disposición la posibilidad de lograr conjuntamente con las facultades otorgadas a las autoridades municipales en la ley 105 de 1993, dar solución a las necesidades de los sectores rurales, implementando el cobro de peajes en vías terciarias para el auto sostenimiento de las mismas y de ese modo generar desarrollo económico, social y cultural en las poblaciones rurales.

1. NORMATIVIDAD DE LOS PEAJES EN LOS MUNICIPIOS Y DEPARTAMENTOS DE COLOMBIA

En algunos países el uso de peajes se ha incrementado ante la necesidad de mantener óptimas las vías, esto generar el recaudo de recursos para lograr condiciones que permitan, no solo el transporte de alimentos y productos comerciales, sino también una interconexión (Periodico, 2007) vial entre las principales ciudades, municipios y veredas, planteando de este modo un panorama general en lo referente al manejo de tasas, como el peaje para la construcción mantenimiento de la red vial del Estado.

Partiendo así de un aspecto general como el manejo de peajes en Europa y Asia hasta llegar a lo particular y aplicando esto en la actualidad en nuestro país.

1.1 Antecedentes de los peajes en Europa Y Asia

Durante la Revolución Industrial en Inglaterra, y ante la necesidad de ampliar y mejorar la red vial para atender la creciente demanda del servicio de transporte, el parlamento produjo legislación para que las carreteras se pudieran entregar en concesión a compañías particulares, llamadas "*Turnpike Trusts*" (Nullvalue, 1999), las cuales quedaron con derecho de instalar "*portazgos*" como eran llamados en la antigüedad, a la suma que debía pagarse para cruzar cierto límite entre dos zonas territoriales o por cruzar un puente y cobrar peajes.

Pero luego de pasado algún tiempo, fueron tan grandes las demoras causadas por los portazgos y tan alto el costo de los peajes, que aproximadamente en 1842 y 1843 comenzó en Gales "*una revuelta*" (Nullvalue, 1999) que condujo a la destrucción de los primeros portazgos, puesto que generaba el malestar de la comunidad con el sistema de los Turnpike Trusts lo que llevo al parlamento en 1864 debido a la presión a reducir drásticamente la concesión de vías y el cobro de peajes. En la actualidad en Europa ha logrado perfeccionarse la implementación de peajes.

Hoy en día, en el continente europeo, se destaca el modelo Londinense, en donde funcionan de forma ordenada los peajes urbanos de Europa en el año 2003. En el cual había que pasar para poder ingresar al centro de la ciudad y con él, se pretendía desestimular el uso del carro y disminuir la congestión.

Por el valor 8 libras en Londres se puede entrar y salir del centro cuantas veces se quiera durante un día, el flujo vehicular es controlado con cámaras que registran las placas de los carros, lo que de igual modo permite establecer si pagaron o no. El *"70% de la recaudación"* se destina a cubrir los costos que el propio sistema peaje urbano genera.

En ese orden de ideas se hace necesario resaltar que la primera experiencia que se conozca de "Peaje Urbano" se instauró construyó en una zona de la capital de esa isla en el cual "se cobra por entrar al centro" de Singapur desde 1975?? Y su gestión se ha ido modernizando con el paso de los años y como resultado han tenido un 30% menos de contaminación y 33% más de velocidad en el flujo vehicular. En Europa, los casos de mayor renombre son el propio Londres, Estocolmo y Milán quienes recientemente han comenzado a implementarlo.

Modelo que finalmente fue aprobado por los ciudadanos antes de su ejecución definitiva y lo recaudado por peajes en la ciudad de Estocolmo se destinaría *"a mejorar la red de transporte público de la ciudad y el acceso"* desde la periferia al centro. Teniendo como resultado reducir el tráfico en un 20%, disminuyendo el tiempo de espera en un 25% y disminuido las emisiones en un 12%, lo que sería un ejemplo aplicable en ciudades de otros países.

1.2 Antecedentes de los peajes en América

Esta práctica del cobro de tasas y tributos por parte de la administración a la comunidad data desde la época de la colonia en el "siglo XV donde América es

incorporada al Reino de Castilla” (B, 1989) y desde allí se impulsaron en el suelo americano sus principales instituciones políticas, económicas y sociales.

Es así como luego de los primeros descubrimientos en el caso Colombiano a partir de 1499, con “la fundación Santa María la antigua del Darién” , España creó una infraestructura burocrática en términos fiscales, y se implementó una figura denominada Real Hacienda, que se encontraba conformada por tesoreros, veedores, factores, entre otros.

La Real Hacienda era quien exigía a los conquistadores “el pago de los respectivos tributos” y de igual modo se les obligaba a éstos, a rendir cuentas de su gestión figurando como una implementación de medios de control para generar el recaudo de recursos denominados ingresos fiscales.

Los más importantes ingresos fiscales de la época de la colonia son: la regalías, los impuestos, los monopolios. Los impuestos se clasifican según su naturaleza en dos “clases civiles y eclesiásticos” (R, 1846); tomando en cuenta su origen y en algunos casos su destinación se clasificaban como directos e indirectos.

Los impuestos indirectos, se caracterizaban por recaer sobre el consumo, una actividad industrial determinada o sobre el comercio, dentro de los “impuestos indirectos durante la época de la colonia” (Urrutia, 2015)se encontraban: diezmos, quinto real, ventas de tierras realengas, almojarifazgo, avería, alcabala, armada de barlovento, derecho de puertos, impuestos de bodega, pasos reales y las rentas estancadas.

De los impuestos indirectos en la época de la colonia anteriormente mencionados se encuentran dos que en especial datan como antecedente de lo que actualmente es conocido como peajes; son los impuestos de: *Derechos de Puerto y Pasos Reales*.

El impuesto de “Derecho De Puertos” era aquel que se estableció para las embarcaciones por el derecho a utilizar los puertos de América puesto que el comercio colonial se caracterizó por el monopolio de las colonias españolas en puertos, rutas, comercio exterior y buques de transporte entre colonias (Ramos, 2003).

Por otro lado el impuesto de “*Pasos Reales*” fue el establecido por el uso de los caminos reales puesto que la colonia ejercía control sobre puerto y rutas, este impuesto es el equivalente a lo que se conociera tiempo más adelante con el nombre de peajes.

La figura de los peajes desde la colonia hasta la actualidad se ha implementado en diferentes países de América como son “Argentina, Brasil, Chile; México y Colombia” (Caceres, 2006). En la república de Argentina en la actualidad se desarrolla un modelo denominado de inclusión social.

El “Modelo de desarrollo con inclusión social” de Néstor y Cristina Kirchner permitió un “extraordinario crecimiento” (Clarín, 2014) del PBI a vastos sectores de la sociedad al acceder a la incorporación de vehículos comerciales y de cargas en una prueba indiscutible de mejora de calidad de vida.

Lo recaudado en los peajes en la república de Argentina por medio del ministro de “Planificación Federal, Inversión Pública y Servicio” (Ministerio de Planificación Federal, 2016) se aplica directamente a obras de mejora y ampliación de vías con el fin de mejorar la calidad de vida de la población pero poco se refiere a la inversión sobre las vías terciarias.

De igual forma en otros países de América se ha “*implementado modelos similares a los de Argentina*”, como es el caso del estado chileno que ha logrado “*firmar 50 contratos de concesión*” de carreteras en todo el país y por un total superior a los 8 mil millones de dólares. Las utilidades que se obtienen por el pago del peaje en

Santiago y el resto del país se destinan, en primer lugar, al mantenimiento de las vías nuevas.

El Estado Chileno, también invierte parte de los recursos en construcción de nuevas carreteras, aeropuertos, puertos, embalses, hospitales, acueductos, cárceles, etc. Con esto el Gobierno “libera importantes recursos” (Echeverría, 2002) que antes se gastaban en esas obras. Por lo que Chile es realmente un modelo en el manejo, inversión y distribución de peajes.

El modelo Chileno ha llegado a ser pionero en América por la implementación de cobro electrónico de peajes o también denominado en inglés Electronic Toll Collection que no es más que un sistema que permite realizar el pago de la tarifa de peajes, mediante tecnología de comunicación.

El cobro electrónico de peajes es realizar, la transferencia de manera automática, sin necesidad de una transacción física, es decir el vehículo no tiene que detenerse por completo asegurando una velocidad constante del flujo y no generar congestión vehicular, el Electronic Toll Collection igual que es implementado en la actualidad en el continente europeo. Sin duda alguna, los países anteriormente referenciados han avanzado en la materia, pero si existe un modelo regional al cual se le debe aprender es al vecino país de Perú.

Dentro de esta Nación le han dado la importancia que revisten las redes de vías terciarias. Primeramente se debe entender la “*red vial peruana*” que está conformada por las carreteras de enlace, las carreteras de penetración y por las carreteras longitudinales “siendo más de 137.000 kilómetros de carreteras de estos el 60% están pavimentadas y solo un 40%” (Pacífico, 2001) están sin pavimentar, estas vías conectan las capitales de los departamentos con las capitales de las provincias permitiendo que los ciudadanos puedan movilizarse con total tranquilidad por el territorio peruano, en este sentido la población del sector rural mejora sus condiciones apartándose de ese concepto de aislamiento en el años atrás tenía puesto que se tiene

facilidad de transporte entre las provincias y las ciudades con las cuales se tienen vínculos comerciales.

Ejemplo claro que divisa los avances que ha tenido este país se encuentra en el hecho de que lo que antes transportarse por una vía terciaria desde una ciudad hacia un "distrito rural" (S.A., 2006) el número de horas que se tardaba era de 9.5 en el año 2001 y para el año 2011 este bajo a solo 4.1 con una diferencia de 5.4 que en comparación con otros países es indiscutiblemente favorable.

Dentro de las estrategias y políticas planteadas en ese país se crearon dos unidades que son por un lado PROVÍAS Nacional y por otro lado PROVÍAS Descentralizado que tiene una labor preventiva de mantenimiento de vías departamentales y rurales y una correctiva que es básicamente la rehabilitación de la infraestructura vial de las cuales llegan 15.000 kilómetros de vías.

Muy a pesar del gran desarrollo de las estrategias planteadas en este país, no se agotan los esfuerzos para avanzar ya que la intención de esta Nación es tener pavimentada "alrededor del 86% de las vías" (Universidad del Pacifico, 2001) de tal suerte que el sector público y privado trabajan mancomunadamente para fortalecer esto, es así como se invertirán alrededor de 2.500 millones de dólares anuales en estos proyectos de infraestructura vial para cumplir la meta establecida para Julio de 2016.

Todos estos esfuerzos han sido reconocidos internacionalmente según el Fondo Monetario Internacional "Perú con el transcurrir del tiempo se ha convertido en una de las economías de crecimiento más estables y pujantes de Latinoamérica". (B., 1984) No en vano las políticas y estrategias estatales se han orientado hacia el campo que con su producción agrícola permite que la población rezagada también avance.

Continuando con este orden de ideas el modelo de peajes implementado en Europa y en diferentes países de América también ha tenido su repercusión en Colombia.

2. NORMATIVIDAD DE LOS PEAJES EN COLOMBIA Y LA POSIBLE IMPLEMENTACION EN LAS VIAS TERCIARIAS

El control ejercido por la colonia en el continente Americano, no es ninguna novedad ni un secreto para la población pues dentro de las funciones de la administración y la actividad financiera tiene como objeto recaudar ingresos para satisfacer las diferentes "*necesidades públicas*", pero para ello se hace necesario conocer un poco de historia, estadística, contabilidad, de política, de psicología, de ética y sobre todo de economía y geografía de demografía.

La economía se encuentra muy vinculada al estudio de dicha actividad "*el recaudo y manejo de recursos públicos*" puesto que se trata de aplicar unos medios limitados a la consecución de fines de interés general, estableciendo la relación entre fines y recursos escasos susceptibles de usos alternativos, pues de una parte los recursos públicos son escasos.

El manejo y empleo de los recursos debe darse de forma ordenada según una jerarquía de las necesidades, también "la forma su forma de obtención como la forma como se inviertan generan importantes efectos económicos y sociales. Esta actividad es estudiada por la economía financiera" (Cañola, 1980), en conjunto con la economía política que estudia las medidas que se deben adoptar para producir un determinado efecto económico.

En ese orden de ideas, no debes apartarse que la economía financiera tiene un "claro carácter político" (Ardila, 2005), debido a que regula un sector de la realidad donde rige el criterio de utilidad, ya que la actividad financiera es un producto de la voluntad de los gobernantes del momento de cada país y del momento histórico que esté presente.

Según estudios de "actividad financiera en un momento determinado el país no poseía recursos estatales para invertir en la red vial nacional" (Transporte, 2005), lo

que conllevo que los gobernantes a buscar la forma de generar posibilidades para mejorar de la calidad de vida de la ciudadanía lo que se vería reflejado en efectos económicos y sociales.

En la búsqueda de esas posibilidades, los gobernantes colombianos en 1997 desarrollan *“la concesiones viales”* y de ese modo invertir en la Red Vial Nacional, esto con el fin de darle atención a la red vial mediante mantenimiento, construcción de nuevas carreteras y viabilizando el mejoramiento de la infraestructura vial del país con participación de capital privado.

Todos estos ideales se han venido diluyendo con el pasar de los años, en el entendido de que las metas trazadas referentes al *“desarrollo de construcción de nuevas vías y el mantenimiento de las mismas no han abarcado el alcance esperado, analizar completamente y de fondo no sería más que una banalidad, pues entre otras cosas el atraso en materia de infraestructura vial se debe a la demagogia, abuso de poder y a la mala conducta”* (Colombia, 2009) de quienes ostentan cargos públicos en el Estado y administran los recursos estatales en la materia tratada, toda vez que la falta de un diseño concreto acompañado de leyes y políticas públicas que se desarrollen efectivamente son algunos de los detonantes de la problemática que atraviesa el Estado Colombiano actualmente.

Para entender a gran escala la importancia que envuelve las vías terciarias se deben precisar algunos datos de la economía colombiana igualmente el desarrollo del mismo.

Siendo las vías terciarias las encargadas de unir los municipios con veredas, corregimientos, caseríos o cualquier otro nombre que se le dé a esta figura, del mismo modo las vías que comunican a las veredas entre sí, se hace indispensable que la *“célula del Estado”* tenga los medios suficientes para el correcto desarrollo del mercado o de la economía interna del mismo.

Partiendo de que *“Colombia para el 2012 poseía alrededor de 167.000 kilómetros”* de vías sin distinción de si son primarias, secundarias o terciarias. De estas solo se encuentran *“pavimentados alrededor de 26.000 kilómetros siendo aproximadamente un 15%”*. Se puede entonces denotar lo rezagado que está en el país, el tema de la infraestructura y según el Banco Mundial” los adelantos que se han realizado por parte de los gobernantes locales, municipales y distritales han sido en cierta medida insuficientes o irrisorios.

La importancia radica es que la inversión no solo se debe realizar en las vías primarias sino también en las secundarias y terciarias, puesto que es indispensable, debido a que gran parte de *“la producción agrícola Colombiana se maneja dentro de los sectores rurales y con las aperturas a los tratados de libre comercio”* (Camargo, 2007) con países como Estados Unidos se puede entrever la morosidad que tiene el Estado Colombiano en materia vial, esto reflejado en las dificultades que tiene los campesinos para transportar los *“productos”* (Marun, 2005), como la leche, el arroz, el café, la carne, entre otros. Esto sumado con otros aspectos como el alto costo en el precio de la gasolina, los peajes, coalicionan de tal forma que se hace imposible la competitividad en el desarrollo de los tratados, puesto que no está dada lógicamente competir con productos muy costosos.

En este orden de ideas es indispensable traer a colación el siguiente ejemplo: transportar *“un contenedor de Cartagena hasta China cuesta unos 2.800.000”* pesos (1.100 US), mientras que transportar ese mismo contenedor desde Bogotá hasta Cartagena cuesta alrededor de 8.200.000 (3.200 US).

En el marco de las nuevas estrategias gubernamentales, se vienen *“proyectos a grandes escalas”* (Pardo, 2012) como la Ruta del Sol, la Autopista de la Prosperidad, el Túnel de la Línea, la Doble calzada Bogotá-Girardot, la Autopista del Café.

Estos planes significativos, son de resaltar, por la magnitud de lo que *“representan pero no es mucho el resultado sin la conexión”* de un municipio a otro,

igualmente de una vereda hacia otro, que le de vida o herramientas indispensable al sector rural en Colombia.

Por este motivo se reitera la necesidad de vías terciarias para que de una u otra forma, se trace una hoja de ruta que disminuya gradualmente la brecha de inequidad en las clases sociales del Estado que por un lado tiene el crecimiento descomedido de la ciudades y la declive del rezagado campo Colombiano, pero esto solo es posible con una inversión Estatal donde se contemple las vías terciarias.

En consecuencia, importante detenerse en que la figura de las vías terciarias no se limitan a la construcción de las mismas sino que se remiten al plano del mantenimiento y consecuentemente la expansión de las mismas hacia donde sea necesario.

En una misma línea se determinaría la necesidad primeramente de una inversión por parte del "Estado por los medios preconcebidos en las leyes correspondientes dentro del ordenamiento jurídico vigente, luego de esto se requiere de la planificación que prioricen las vías, posterior la programación y coordinación colocando la "*capacidad financiera*" (Mundial, 1986) y técnica que requeriría un proyecto así, apartándose de la corrupción para acceder a los estándares que se tienen internacionalmente en la materia.

El concepto de peaje no concebido como impuesto ni contribución, fue creado con el fin de invertirse en la construcción de nuevas vías en ese sentido enriquecer la infraestructura vial, concepto totalmente ajeno a la figura de la auto sostenibilidad de la vías sobre la cuales se encuentra establecido el peaje.

Dentro del sistema vial Colombiano se tiene una "*clasificación vehicular*" delimitada por categorías establecida dentro de la Categoría I para los automóviles, camperos, camionetas, motocarros y microbuses con ejes de llanta sencillas; en la Categoría II se encuentra los buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble

llanta y camiones de dos ejes; en la Categoría III están los vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes: en la Categoría IV se hallan los vehículos de carga de cinco ejes y por último esta la Categoría V en donde están los vehículos de carga de seis ejes.

Según queda precisado en la resolución 0036 del 9 de Enero año 2015

“Por la cual se actualizan las tarifas de peajes a cobrar en las estaciones de peajes a cargo del Instituto Nacional de Vías INVIAS y el Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales, en la vigencia 2015, en los términos estipulados en la Resolución 228 de 2013, emitida por el Ministerio de Transporte” (Resolución 0036 del 9 de Enero año 2015).

Por medio de esta resolución en el artículo 5 se establece incrementar en tres punto sesenta y seis por ciento (3.66%), a partir del 16 de Enero del 2015, los recursos destinados por el Instituto Nacional de Vías INVIAS, para el Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales, los cuales se fijan la suma de doscientos sesenta pesos (\$260.00) por cada vehículo que pase por las estaciones de peajes.

Los precios de los peajes varían estribando el tipo de estación que puede ser Tipo A Verde que tiene una longitud menor a 40 km; luego está la Tipo B Azul que tiene una longitud entre 40 y hasta 80 km; y por otra parte están las Tipo C Rojo que comprende una longitud mayor de 80 km.

Analizar grosso modo, es el concepto de la gradualidad en el aumento del valor de los peajes y esto determinado a la calidad de la infraestructura vial de nota que debería replantearse el sistema en este sentido, de suerte que se avizore otros aspectos o factores en la determinación del valor de los peajes contemplando el costo de la infraestructura específicamente los materiales de construcción y mantenimiento análogamente flujo vehicular pues la cantidad de tráfico vehicular debería ser un factor determinante en favor de los conductores para así aminorar las tarifas ; aspectos

externos como comparación con otros países tanto de Latinoamérica como los países Europeos.

Sin tener que desplazarse hasta otro continente para tomarlo como objeto de ejemplificación, se podría tomar un país vecino o por lo menos de la región para confrontar en materia del precio de los peajes para de esta forma apreciar en qué posición podría estar el Estado Colombiano en esta materia.

Para comprender este ejemplo se analiza un vehículo Categoría I en Colombia el cual debe pagar entre 6.400 y \$7.000, este mismo vehículo pagaría en México unos 5.000 pesos aproximadamente, en nuestro vecino país de Perú pagaría unos 5.600 aproximadamente y en país chileno pagaría alrededor de 700 pesos por concepto de peaje.

Del análisis comparativo del ejemplo anterior se puede vislumbrar que de los países observados el valor más elevado del pago de los peajes es Colombia aspecto que debería reconsiderarse por los mandatarios competentes para impulsar o brindar beneficios a este sector.

Otro aspecto por acotar es la calidad y garantía de las vías terciarias teniendo en cuenta que Colombia tiene 1,123 de los cuales el 72% son considerados pobres y se estimaría así que al aumentar un 10% las vías terciaria se reduciría entonces la pobreza en un 5% (Fedesarrollo)

De las olas invernales de los últimos años se ha evidenciado la fragilidad que tiene la infraestructura en las vías terciarias, en cuanto a la calidad de las estructuras que no sobreviven o subsisten ante los cambios climáticos.

La pasada ola invernal afecto unos 1.650 Kilómetros de vías en 26 de los 32 Departamentos que tiene el Estado generando daños superiores a los cuatrocientos

cincuenta mil millones sin estrategias eficientes que respondan a este tipo de contingencia generando mayor perjuicio y rezago en la población.

Se hace necesario plantear estrategias de impacto a nivel nacional y regional de igual modo a corto, mediano y largo plazo, estrategias que focalicen zonas a pequeña y gran escala dinamizar las estructuras que generen grandes impactos nacional y las que generan poco impacto nacional pero si generan impacto a nivel local como son las terciarias.

Estas estrategias cobran aún más importancia en Colombia en un probable escenario de posconflicto donde la agenda rural adquiere un protagonismo central. Para responder a estos retos se debe impulsar una agenda que enfatice tres aspectos básicos:

“ a) El diseño de esquemas de apoyo desde el departamento y del Gobierno Nacional que diferencien en función de las capacidades de los Entes Territoriales y la utilización de esquemas de coordinación eficientes entre niveles de gobierno.

b) La necesidad de identificar fuentes de recursos de financiamiento estables.

c) La necesidad de redefinir el papel del INVIAS hacia una agencia de apoyo a los entes territoriales para el desarrollo de la red vial regional [...]”. (Fedesarrollo)

Precisando la importancia de diseñar estrategias contundentes en materia de impulsión de la malla vial sería importante tratar el aspecto de los perjuicios que genera para los vehículos el mal estado de las vías sin pavimentación también conocidas como vías destapadas comprendida por terrenos montañosos y ondulados que actualmente son unos 94'000 kilómetros aproximadamente ocasionando o causando un sinnúmero de suspensiones rotas, daños en llantas, rines torcidos, amortiguadores estallados todos esto indiscutiblemente se considera como un desgaste para los vehículos y un detrimento económico para el bolsillo de los conductores sin mejora de la calidad de vida.

Dentro de un estudio adelantado por el Centro de investigación económica y social de FEDESARROLLO se aseveró que el desarrollo de marcos normativos y manuales técnicos INVÍAS es el ente rector en la definición de estándares técnicos para reparación, mejoramiento y mantenimiento rutinario de las redes viales.

En el marco del PVR se ha avanzado en la producción de manuales para vías secundarias pero hace falta hacer lo propio con las vías terciarias. En este caso, sin embargo, es fundamental el impulso a una agenda para *“el desarrollo de soluciones alternativas adaptadas a las características regionales, al cual deben vincularse esfuerzos de investigación y desarrollo desde Colciencias y con el apoyo del Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación del Sistema General de Regalías (Fedesarrollo)”*. Es fundamental que INVÍAS pueda reflejar los resultados de estas investigaciones en sus propios manuales técnicos, ya que tanto para los constructores como para los interventores, dichos manuales son los referentes necesarios para las intervenciones.

La falta de un seguimiento efectivo por parte de las instituciones estatales que visiblemente se muestran apáticos o flemáticos en cierta medida para dar seguimiento en lo pertinente. De tal suerte que no se tiene un inventario acerca del estado de las vías, la cantidad y la circulación de la red vial igualmente la tergiversación o impresión de la propiedad de la red que permite que los gobiernos territoriales sean omisivos frente el mantenimiento de las vías secundarias y terciarias de igual modo los recursos para esta materias son etéreos en este sentido insuficiente la realización del mantenimiento de las vías se hace de manera correctiva luego de que ya se encuentran estropeadas pero si se hicieran preventivamente el perjuicio fuese menor.

Resultado de lo anterior y que los municipios no tienen mucho tráfico vehicular, es que gran parte de las vías secundarias y terciarias no tienen los requerimientos mínimos para la viabilidad de la recaudación del valor de los peajes, por lo cual los sectores privados no vierten su mirada hacia estos sectores y los proyectos públicos son intermitente.

Es este el momento en el que se deben hacer esfuerzos en el desarrollo de la infraestructura de transporte Nacional y esta no solo se limite a proyectos como las vías 4G sino que también se pueda aproximar a los sectores diferidos como es el caso de las vías terciarias como factor o pilar central para el desarrollo del sector rural y así disminuir la brecha social de inequidad que durante años ha sido reconocida Colombia en el ámbito internacional, quebrantando esos linderos de aislamiento geográfico, pobreza y otros.

También como unos recaudos por concepto de peajes en las vías terciarias sería considerablemente más factible teniendo unas vías en perfectas condiciones que pagar reparaciones de vehículos y demorar para trasladarse de un municipio a otro; o de una vereda a otra con unas vías en mal estado sin pavimento que en épocas de invierno se recrudece o agudiza las malas condiciones de las vías. Es así al campo Colombiano donde se deben orientarse las miradas del sector tanto público como privado para progresar Colombia como país.

3. NATURALEZA JURÍDICA DEL INGRESO POR CONCEPTO DE PEAJES Y SU VIABILIDAD DE IMPLEMENTACION EN LAS VIAS TERCIARIAS

Para abordar el tema de la concepción jurídica de la figura del peaje, se deben congregar un seriado de conceptos doctrinales, de jurisprudencia, de leyes y de la Constitución Política de Colombia.

Acotado anteriormente en el desarrollo del presente trabajo, el concepto de los peajes no es una contribución especial, ni un impuesto, ni mucho menos un recurso parafiscal, sino una tasa que tiene como retribución por el uso de las vías.

Por fuera de las fronteras colombianas se construye uno de los tantos conceptos que sería importante traer a colación el peaje desde sus inicios se definió como la tasa que debe abonar todo vehículo automotor por el derecho de circular en caminos construidos para su uso, destinándose lo producido a cubrir los gastos de construcción, mantenimiento y administración de tales caminos.

También se emplea la palabra para designar el derecho de paso no solo de vehículos automotores, sino de otros tipos de vehículos o medios de transporte a través de ciertas estructuras especiales como puentes, viaductos y túneles.

Es la aplicación de un impuesto de circulación aplicable a tramos o vías terrestre que se cobran con arreglo al uso de la vía y se invierte en su mantenimiento. La solución para el mantenimiento y conservación de las vías de comunicación desde épocas remotas ha sido el cobro de un impuesto de circulación, en las condiciones del mundo actual no se concibe una autopista, túnel o *“puente sin el cobro del peaje para financiar las cuantiosas inversiones que se hacen en este tipo de obra (CAF, 2005)”*. Se denota de este concepto algunas exactitudes para desarrollar inicialmente el hecho de que se da por un usuario por servirse de un camino construido aplicado a una vía pavimentada y que el valor que se paga por concepto de esa prestación se dirige entro

otros fines al sostenimiento y la expansión de las mismas asimilándose a lo que hace muchos años se databa como derecho de paso.

Ahora bien irrumpiendo en lo que la normatividad Colombiana ha dictado en la materia se plantea, que en el artículo 21 de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993 preceptuaba un esquema de tasas, tarifas y peajes encaminado para la construcción y conservación de la infraestructura vial bajo el cuidado, la dirección y custodia del Estado de igual manera traza un plano de financiación de la misma que se deriva por una parte del presupuesto nacional y por otra parte por los peajes, así mismo se establecen unos principios.

“A. Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

B. Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas.

C. El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.

D. Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.

E. Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal [...]” (Ley No 105, 1993).

Nueve años después, se modifica parcialmente el artículo anteriormente referenciado en la ley 787 que se expide el 27 de Diciembre del año 2002 alteración consistía en que de los principios en mención se transforma o se amplía el principio

B que exceptuaba de la cancelación del valor del peaje solo a las motocicletas y a las bicicletas, extendiendo esta prerrogativa a los anteriores designados.

Igualmente máquinas extintoras de incendios de los “Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, INPEC, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial” (Ley 787, 2002) asociando lo anterior se infiere un retardo de extremada magnitud.

Retardo que toda vez que el desarrollo que ha tenido el país desde el año 1993 hasta el día de hoy ha sido significativo y notorio, en materia vial, en el manejo de los sectores económicos.

3.1 La Jurisprudencia de la Corte Constitucional Colombiana sobre los peajes y la importancia de su implementación

En lo concerniente la Corte Constitucional no es ajena al tema y en reiteradas sentencias ha sentado su posición al principio de igualdad que debe guardarse en el sistema de cobro de peajes, la fijación de las tarifas, tasas y peajes, está sujeta a un “criterio de igualdad” (Corte Constitucional Colombiana, 1996) para el correcto funcionamiento del sistema.

En la sentencia No. T-292/93, la Corte aúna dentro del desglosamiento del concepto en una noción amplia que recoge en un gran sentido la descripción que se quiere llegar, ahora bien, el peaje es una institución muy antigua (Corte Constitucional Colombiana , 1993) que ha sufrido diversas modificaciones en su carácter y aplicación.

Etimológicamente proviene del latín y supone “*el tránsito a pie: pes, pedis*” (Real Academia , 2001) y su definición más elemental es derecho de tránsito o, mejor

dicho, derecho a cobrar una contribución con carácter de tasa por el servicio que se presta al transeúnte cuando pasa por un camino, puente o canal, ya se trate de personas, animales, vehículos o mercancía lo que ha permitido calificar ciertas formas de peaje con el nombre de portazgo, pontazgo, barcaje y peaje propiamente dichos.

Ahora bien acotando, como punto de partida que en la Constitución Política de Colombia 1991 en el artículo primero: *“Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista”* (Corte Constitucional de Colombia , 1991) podría sobresaltar la figura jurídica de la descentralización.

Puesto que la descentralización con autonomía de sus entidades territoriales en el entendido que desde la promulgación de la Carta no se puede comprender completamente esta concepción pues bien no se tiene una política pública vasta que respalde la autonomía de los entes territoriales como son los *“departamentos, los distritos y los municipios”* (Corte Constitucional de Colombia , 1993) aterrizándola al tema la falta de impulso o fortalecimiento de la autonomía local es uno de los motivos por los cuales se divisa el atraso en las zonas rurales y la desigualdad económica que atraviesa Colombia en la actualidad, en ese entendido se plantearía la inquietud de dónde queda en este asunto de los peajes la autonomía de las entidades territoriales municipales y el potenciar de la instituciones nacionales según lo que dicta la Constitución.

El artículo segundo de la Carta Suprema, establece los fines esenciales del Estado, dentro de los cuales se encuentra servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

En la materia se podría hacer una crítica reiterando los contrastes que se tienen en Colombia en donde el desarrollo, no es general sino por el contrario en unas zonas o regiones se encuentra en su máxima expresión y paradójicamente en algunas regiones inunda la pobreza.

Luego de precisar la magnitud de la problemática del tema de los peajes en las vías terciarias a profundidad, se hace necesario hurgar posibles soluciones que aminoren la dificultad que se viene presentado.

3.2 Alcances de una nueva Ley sobre peajes en favor de Vías Terciarias

En la descentralización que trajo la Ley 105 de 1993, otorgando la competencia de implementar peajes en las vías terciarias para poder percibir los recursos para la construcción de las vías en mención a los entes territoriales; para este caso son los gobiernos locales deben ser los encargados de administrar los recursos para la construcción de las vías terciarias, a simple vista sería una buena solución si su efectividad hubiese evitado este problema, pero el talón de Aquiles radica en que por una parte en la práctica se tiene la imposibilidad física de asumir eficientemente las facultades conferidas, otra causa que por el hecho de no tener recursos exuberantes no son atractivas al sector privado limitándose a lo que el sector de obra pública tenga disponible por otra parte un aspecto que sobresale es que en estas vías no se tiene el tráfico requerido para que sea factible colocar un peaje, pero ahora bien si se toma estrictamente este aspecto a futuro las zonas rurales no tendrán un avance significativo en la construcción de vías.

Entonces surge la inquietud de ¿porque en Colombia no se tiene el resultado esperado si este sistema se maneja en muchos países del mundo?, en Europa están en *"Austria, Bélgica, España, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hungría, Italia, Noruega, Polonia, Yugoslavia, Suecia, Alemania, Suiza, Dinamarca, Finlandia, Luxemburgo, Checoslovaquia, Rusia, Rumania, Bulgaria, Eslovenia, Croacia, Lituania, Letonia, Estonia, Ucrania, Bielorusia, Mauritania, Albania y Turquía"* (International

Law Reports, 1999), por su parte en Asia están implantados “Corea, Indonesia, Hong Kong, región administrativa especial de la república popular de China, Malasia, Singapur y Japón” (Ghaj Yash, 2000), mientras que en América se encuentra en países como “Panamá, Venezuela, Cuba, E.E.U.U., México, Chile, Canadá, Brasil y Argentina” (International Law Reports, 1999). Todos estos con precios acorde a las variantes y criterios instituidos en cada uno de los países.

Por lo tanto, atendiendo el rezago legal en la materia de peajes sobre vías terciarias, comprendiendo qué la imposición y administración de peajes en las vías terciarias es una decisión política no tratada de fondo o ampliamente en la normatividad jurídica vigente como asunto puramente local bajo lo preceptuado Constitucionalmente en cuanto a la importancia que le dio el constituyente primario a las entidades territoriales, mediante la figura de la descentralización, se hace necesario una nueva ley, regule la materia de peajes acorde a las necesidades no solo de las élites para el transporte del comercio que se encuentran en las zonas urbanas sino que también cubija las exigencias sociales estancadas en la pobreza que se encuentran en los sectores rurales apartadas de las metrópolis, las cuales también tienen derecho a gozar de una infraestructura de calidad.

El desafío que tienen las instituciones colombianas con la mencionada apertura comercial es incentivar todos los sectores para poder ser competitiva frente a otros mercados una nueva estrategia de crecimiento con redistribución del ingreso.

No hay duda que la decisión de iniciar un proceso de apertura económica en nuestro país es una buena oportunidad para profundizar la industrialización y, al mismo tiempo, superar la restricción externa que se deriva de la pesada carga de la deuda y limita las posibilidades de un desarrollo auto sostenido.

Lo que se requiere ahora, en una perspectiva de largo plazo, es adoptar los criterios adecuados en materia de promoción de los sectores con los cuales el país hará su inserción en los mercados internacionales, con el fin de que esta nueva

dinámica de acumulación no se convierta, como en el pasado, en una estrategia de crecimiento con concentración del ingreso, sino en una nueva estrategia que *“haga posible la distribución”* (Apertura económica y equidad, 2015) de las oportunidades entre los diferentes agentes económicos, pues como ya lo ha demostrado la evidencia empírica no todo auge exportador conduce al mejoramiento de la equidad.

Con todo esto el desarrollo por el que atraviesa el país en cuanto a la construcción de las vías 4G las llamadas concesiones viales de cuarta generación (4G), a través de las asociaciones público-privadas (APP) se han venido robando el 'show' por la dinámica que han tomado los procesos de licitación, adjudicación y firma de contratos, y los cuantiosos recursos de inversión que se estima llegarán en *“los próximos 6 a 8 años”* (tiempo, 2015) aproximadamente se requiere no solo las inversiones en proyectos a grandes escalas sino proyectos de poca envergadura pero que generan impacto directo a la población rural pues de nada sirven esos macro proyectos si los campesinos no tienen vías para transportar sus productos de una vereda a otra, encareciendo los productos dentro de la economía interna del país.

Verbigracia de la inestabilidad del mercado se puede vislumbrar con la caída de los precios del petróleo luego quien pensaría que uno de los productos más sólidos a nivel mundial se desplomaría su valor, permite esto comprender para que la construcción de una economía sólida para aminorar impactos tan bruscos como estos es más que una necesidad.

3.3 Fortalecimiento de las Vías Terciarias apoyado en las Regalías

Ahora bien el desafío por afrontar una problemática como esta va más allá de una simple estrategia de inversión regional, se requiere una ley del congreso de la república que retome el concepto de la figura del peaje y lo transforme concordante con la realidad del país en esta materia y si bien los recursos del pago por concepto de peajes no alcance en las vías terciarias para el mantenimiento y *“la expansión de las vías”* (Hoyos, 2014), se podría de alguna manera como foco de uno de los sectores

a los cuales se direccionan el rubro de las regalías en aras de que los que se busca con estas es la equidad y el desarrollo de los municipios, atendiendo lo que la ley estipula dentro de los objetivos y fines artículo 2°. Objetivos y fines. 3. Promover “el desarrollo y competitividad” (Ley 1530, 2012) regional de todos los departamentos, distritos y municipios dado el reconocimiento de los recursos del subsuelo como una propiedad del Estado.

De igual modo la misma ley establece unos fondos por medio de los cuales se ejecutaran los proyectos financiados con recursos de regalías en el Artículo 34 plantea fondo de Compensación Regional. El Fondo de Compensación Regional (FCR) tendrá como objeto financiar “los proyectos de impacto regional o local de desarrollo” (Ley 1530, 2012) en las entidades territoriales más pobres del país, acordados entre el Gobierno Nacional y las entidades territoriales, de acuerdo con los criterios señalados en el inciso noveno del artículo 361 de la Constitución.

Siendo las vías terciarias un atraso monumental del Estado podría ser una opción financiaras, por este medio y mantenerse según lo estipulado por la ley 105 de 1993 con el cobro del peaje que reduciría el tiempo de transporte de un municipio o vereda a otro y aminora los perjuicios que causa en los vehículos las vías sin pavimentar.

En cuanto a las características que deben tener los proyectos para poder “*financiarse el tema de las vías terciarias*” (Ley 1530, 2012) claramente cumple con ellas sobretodo en la sostenibilidad concordante con el funcionamiento y el mantenimiento de las vías terciarias.

- A. Pertinencia, entendida como la oportunidad y conveniencia de formular proyectos acordes con las condiciones particulares y necesidades socioculturales, económicas y ambientales.

- B. Viabilidad, entendida como el cumplimiento de las condiciones y criterios jurídicos, técnicos, financieros, ambientales y sociales requeridos.**
- C. Sostenibilidad, entendida como la posibilidad de financiar la operación y funcionamiento del proyecto con ingresos de naturaleza permanentes.**
- D. Impacto, entendido como la contribución efectiva que realice el proyecto al cumplimiento de las metas locales, sectoriales, regionales y los objetivos y fines del Sistema General de Regalías.**
- E. Articulación con planes y políticas nacionales de las entidades territoriales, de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenquearas, de las comunidades indígenas y del pueblo ROM o Gitano de Colombia.**

Para culminar, cabe resaltar la importancia de la construcción de vías terciarias con un respectivo peaje por la reactivación económica que conlleva, la generación de fuentes de empleo y el reiterado desarrollo de las poblaciones situadas en las zonas rurales por ser un peldaño para generar competitividad en la producción agrícola que allí se encuentra, por lo tanto es un llamado a las instituciones estatales para volcar su mirada hacia estos sectores.

Sectores que poseen necesidades las cuales deben ser en lo posible saneadas por las instituciones estatales para lograr el desarrollo socio-económico de los mismos, lo que de igual modo genera resultados benéficos a la economía financiera del resto del país. Las instituciones estatales, mediante alguna ley que se ejerza en pro de construir y mantener las vías terciarias para el desarrollo de estos sectores generaría aspectos positivos en la economía financiera nación.

CONCLUSIÓN

En síntesis, mediante el desarrollo de estas ideas, se ha venido aunando un conglomerado de aspectos, dentro del acercamiento al compendio normativo sobre peajes rurales como forma de generación de ingresos para optimizar las vías terciarias en Colombia.

La problemática planteada pertinente a la infraestructura en las vías terciarias se delimita en dos aspectos la insuficiencia en la calidad de las vías por la falta de mantenimiento y el desentendimiento o desapego de las instituciones estatales y mandatarios; por otro lado se encuentra la falta de inversión de igual manera por el Estado el cual se encuentra apático a las necesidades de los sectores asentados en las zonas rurales.

Aseverar que este problema es responsabilidad única, exclusiva y excluyente del Estado por las causas anteriormente referenciada sería una trivialidad, pues bien es reconocido que los fenómenos naturales, las olas invernales tienen inferencia en el resultado del deterioros de las vías, pero la diferencia radica en que en una de las causas se puede intervenir para aminorar el daño y beneficiar a los sectores rurales mientras que en otra no, es así como claramente es inevitable que la furia de la naturaleza cause estragos pero en materia de lo que debería prever la ley y no lo hace es en este punto, el que se debe abordar, como bien se ha precisado la ley 105 del año 1993 regula grosso modo el tema con la modificación que se hizo con la ley 787 del 27 de Diciembre del año 2002. La ineficacia de la ley para afrontar el planteamiento referenciado en cuanto a las vías terciarias se presenta también porque por el hecho de no mover los recursos suficientes el cobro de peajes no es apetitoso para el sector privado por no representar muchas utilidades.

En ese entendido se abre la posibilidad para que los entes territoriales en este caso los mandatarios municipales por ser la célula del Estado y los más avizorados al ciudadano como tal y a las necesidades de cada zona sean el eje central o foco de

desarrollo al cual hay que empoderarlo de herramientas jurídicas y prácticas para la implementación de peajes como medio para la financiación de la construcción y mantenimiento de las vías terciarias o rurales de Colombia.

La solución a este cuestionamiento no es tan factible como parece pues como estrategia no solo se debe limitar los recursos de peajes sino buscar un complemento para impulsar estos proyectos ya que el concepto de propender por proyectos de poca envergadura no es tan fácil en esta sociedad politizada como esta. Pera es de suma importancia que las políticas se vuelquen al campo ya que es esta una de las mayores riquezas con que cuenta Colombia y para la época del pos-conflicto es indispensable tratar de cerrar las brechas sociales que por décadas han gobernado a este país.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIBROS, ARTÍCULOS:

Arcila V. G. (1986). Presidencia de Colombia, Secretaría de Información y Prensa.

United Natíos (2005). Acuerdos Fiscales Internacionales.

Universidad del Pacífico (2001). Centro de Investigación, Financiamiento de la infraestructura en el Perú: concesión de carreteras, 155 páginas.

Universidad Nacional de Colombia (2009). Análisis y evaluación de políticas públicas: debates y experiencias en Colombia, 340 páginas.

Cañola C. J. (1980). Economía monetaria y sistema financiero en Colombia, Bedout, 295 páginas.

Contexto ganadero. TLC sin vías terciarias: el campo colombiano acorralado. 19 de Noviembre de 2012

Fuentes. Ww.portazgo.org. 5 de Octubre de 2006.

Ferreiro Lapatz J. J., Martínez Fernández J., y otros. Los tributos en Particular. Curso de Derecho Tributario, Parte Especial. Sistema Tributario.

De Fonseca Fabián y De Urrutia Carlos (1851). Historia general de real hacienda, Volumen 4.

Arango Mejía, Á., y Mauricio A. Derecho Tributario, Plaza, Pág. 93, Párrafo 1.

DIAN (2001). Boletín de Comercio Exterior. Bogotá D.C.

- Echeverría M. (2002). Competencia y complementación de los modos carretero y ferroviario en el transporte de cargas: síntesis de un seminario.
- El FMI (1986). El Banco Mundial y la crisis Latinoamericana, 474 páginas.
- Empresa Editora Caretas S. A., Caretas: Ilustración peruana, Números 1954-1957. 2006.
- Enciclopedia Jurídica Omeba (1979). Tomo XXI. Editorial Driskill S.A. Buenos Aires. pág. 942.
- Food & Agriculture Org.; Transporte rural de productos alimenticios en América Latina y el Caribe. 2004.
- Gamboa Ardila N (2005). La economía colombiana: del modelo de protección al modelo de apertura, 252 páginas.
- Ghai, Yash P. (2000). *Autonomy and ethnicity: negotiating competing claims in multi-ethnic states*. Cambridge University Press. ISBN 0521786428, 9780521786423. p. 92
- Imp. de Vega y Compañía, Guía o estado general de la Real Hacienda de España, Volumen 2. 1818.
- International Law Reports Volume 114 del International Law Reports Set Complete set. Cambridge University Press, 1999. ISBN 0521642442, 9780521642446. p. 394.
- J. F. y R (1846). La Amortización civil y eclesiástica.
- Marx, Karl (1867). El capital I. El proceso de producción del capital.

Lawrence J. Gitman y Núñez R. E. (2003). Principios de administración financiera.

Cáceres L. (2006). Peajes urbanos, el ejemplo de Santiago.

Einaudi Luigi. Principios de hacienda pública, p, 75.

Marún H. (2005). Colombia en contravía: un examen crudo y atrevido al modelo económico y al TLC como política comercial, 401 páginas, Editorial Oveja Negra.

Ministerio de Planificación Federal (2008). Inversión Pública y Servicios. 1816-2016, Argentina del Bicentenario: plan estratégico territorial: proceso de construcción conducido por el Gobierno Nacional mediante la formulación de consensos, para el despliegue territorial de la inversión pública.

Ministerio de Transporte Red Vial Nacional (1992). Principales troncales y transversales, 415 páginas.

Ministerio de Transporte (2005). Red vial nacional 2004, 76 páginas.

Observatorio de Cultura Urbana (1998). Nacimiento de una Metrópoli: La Originalidad Del Proceso de Concentración Urbana en Colombia en el Siglo XX, 357 páginas. Bogotá

Malcon y Gonzales, M. (1989). Para el análisis histórico económico detenido, recomiendo la lectura de DEAS, sobre la rentas del estado durante el periodo de 1750-1850, en el libro Los Problemas fiscales durante el siglo XIX.UNAL, Bogotá, Pág. 4.

Pardo, D. (2012). Colombia, el paraíso de las vías inconclusas.

Pérez, J. (2005). La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Publicado en el Observatorio de Movilidad. Disponible en: <http://www.aparcalia.com>; junio 05 de 2008.

Ramírez O. Jorge, Rozo M., Camargo J. (2007). No TLC?: el impacto del tratado en la economía colombiana, Editorial Norma, 560 páginas.

Real Academia Española. (2001). Diccionario de la lengua española (Dictionary of the Spanish Language) (22nd ed.). Madrid, Spain: Author.

S. Ramia José, B. J. (1984). Fondo Monetario Internacional: deuda externa y crisis mundial.

Pineda Hoyos, S. (2014). Los Retos de Colombia en la década de los años noventa. 2014 Roads 1750 to 1900. History Learning Site.co.uk. .

LEYES:

Congreso de la Republica de Colombia. LEY 1530 DEL 2012, ARTICULO 2. DE Mayo 17 del 2012.

Constitución Política de Colombia. 1991

Corte Constitucional, Sentencia 1171 del 2001, Magistrado Ponente Jaime Córdoba Triviño.

Corte Constitucional, Sentencia C-482 de 1996, Magistrados Ponentes Jorge Arango Mejía y Hernando Herrera Vergara.

Corte Constitucional, Sentencia C-891 del 2012, Magistrado Ponente Jorge Ignacio Pretelt Chaljub

Corte Constitucional, Sentencia No. T-258 de 1995, Magistrado Ponente Antonio Barrera Carbonell.

Corte Constitucional. Sentencia No. T-292/93. 1993.

Corte Constitucional. Sentencia C- 490 de 1993.

Corte Suprema de Justicia, Sentencia del 25 de Febrero de 1937

Ley 787 Diciembre 27 DE 2002.

Ley 105 de 1993

Ley no. 105 del 30 de diciembre de 1993 sector y sistema nacional de transporte principios y disposiciones generales. Vea en: Ley_105_1993.pdf

PÁG WEB:

EL TIEMPO.COM, vea en:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1975483>

PBI, vea en:

<http://www.peacebrigades.org>.

Periódico EL TIEMPO.com; Vea en:

<http://www.eltiempo.com/economia/sectores/vias-4g-no-opacaran-proyectos-de-obra-publica/15797236>.

Resolución 0036 del 9 de Enero año 2015 Ministerio de transporte, INVIAS. Vea en:

<http://www.invias.gov.co/index.php/serviciosalciudadano/normatividad/resoluciones-circulares-otros>

Apertura Económica y Equidad; Vea en:

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/colhoy/colo16.htm>.

<http://www.contextoganadero.com/regiones/2015-el-ano-de-las-vias-terciarias-en-colombia>

www.alcaldiabogota.gov.co 2012.