



# No es necesario el peaje, concesiones y endeudamiento para las carreteras de Honduras.

Por; Lic. Ismael Zepeda

Junio, 2017

Es responsabilidad del Gobierno de Honduras dar mantenimiento, reparar y construir infraestructura vial para generar un *mayor valor económico y social* al país. Sin embargo, con la *avalancha* de críticas; que lo público no sirve, lo privado sí sirve, lo público es *ineficiente*, lo privado *eficiente y efectivo*, en lo público inunda la *corrupción*, en lo privado la *honradez*, lo público está *en quiebra*, en lo privado *rebosa de billete*, y un *sinfín* de calificativos, dejamos entrar las Alianzas Público Privadas (APP) en materia de carreteras (de igual manera, a un amplio *abanico* de bienes y servicios que la Ley APP otorga). Aunque desde la premisa del concepto APP, Honduras tiene décadas trabajando de esta manera, otorgando una (o varias) etapa del proceso, a entes privados.

Los *detractores* de lo público y *partidarios* de lo privado *ahogan* los espacios de debate y pensamiento sobre la necesidad de las APP en la infraestructura vial. Con *argumentos* tanto válidos y técnicos, como reales; el mantenimiento de una carretera es necesario y de alto costo, es imperioso la ampliación de carriles en corredores logísticos, garantizar la asistencia vial por eventualidades, *una buena* carretera disminuye los costos de mantenimiento vehicular y consumo de combustible convirtiendo un ahorro para los usuarios, por una oferta atractiva para inversionista en la movilidad de mercancías, entre otras. Entonces, la idea de adjudicar una carretera a un concesionario nos parece *bien y/o* que el peaje es un pequeño costo que debe asumir la sociedad (en algunos casos dar garantías soberanas como la carretera de Gracias, Lempira). Poco a poco nos hacemos la idea del reemplazo de lo público por lo privado en el mantenimiento, reparación y construcción de carreteras y que este *bien público*, paso a paso, se transforma en un *bien privado*.

Pero, *aquí viene el pero*. Ya que es responsabilidad del gobierno de Honduras dar mantenimiento, reparar y construir infraestructura vial, se creó el **Fondo Vial** mediante Decreto No 131-93 (reformado por el Decreto No 286-98); con los "fines de mantenimiento vial, reparaciones y rehabilitación del sistema carretero, reconstrucción y mejoramiento". Es decir, ya tenemos un ente encargado en la administración pública para realizar lo que las APP están haciendo. Este *debilitamiento institucional* de lo público en el caso de las carreteras, distorsiona el principio que una *actividad económica no se paga dos veces* (por ejemplo; usted paga una vez al mes, el recibo del servicio de agua potable). No obstante, en Honduras en el caso de las carreteras, pagamos una actividad económica *tres veces*; nos endeudan por el discurso de carreteras de *primer mundo*, pagamos peaje (o damos garantías a los concesionarios; ya sean garantías soberanas o por Índice Mínimo Anual Garantizado -IMAG) y nos cobran impuestos.

En el área de los impuestos, según el artículo No 16 (del Decreto No 286-98) es necesario; "Un aporte anual, a partir de la entrada en vigencia de esta reforma a la Ley del Fondo Vial... cuarenta por ciento (40%) del tercer año en adelante, aplicado al actualmente denominado; Aporte a la Conservación del Patrimonio Vial, Atención de Programas de Interés Social y de Turismo" (conocido como *impuesto al combustible*). Nos deja ver, que para el buen funcionamiento del Fondo Vial sus recursos deben provenir de un porcentaje del impuesto al consumo del combustible, con cierta lógica debido que dicha institución resguardará el funcionamiento óptimo de la red vial.

Aplicando una *Política Fiscal Perversa*, a finales de diciembre del 2013 se decretó la Ley de Ordenamiento de las Finanzas Públicas, control de las Exoneraciones y medidas Anti-evasión (Decreto No 278-2013), incrementando la aportación que percibe el gobierno por galón de combustible consumido y sus diferentes derivados. Por cada galón de *gasolina súper* consumido se paga 1.41 dólar US\$, alrededor de 33 Lempiras al tipo de cambio actual, de *gasolina regular* 1.24 dólar US\$ (29 Lempiras) y por cada galón de *diésel* consumido se paga 86 centavos dólar US\$ (20 lempiras). Esto, sin duda, también aporta a que en Honduras el precio de los combustibles siempre *ande por las nubes*. En el año 2015 la recaudación por *impuesto al combustible* fue de 10,316 millones de lempiras y al año 2016 se recaudó 11,594 millones de lempiras. Para el año 2017 se proyecta una recaudación de 12,287 millones de lempiras. Es importante señalar que se recauda además por importación de vehículos, emisión de licencias de conducir, traspaso de vehículos, consumo selectivo a vehículos, placas, lo recaudados por las aduanas terrestres bajo el principio de pago por el tránsito de país, en fin...

A pesar de obtener miles de millones recaudados por vía de impuestos, cada rato se escucha sobre la aprobación desde el Congreso Nacional de adquisición de nuevas deudas para la construcción de carreteras. *Hasta nos da a pensar*, por los montos aprobados de cientos de millones de dólares con bancos y organismos internacionales, que estamos cuadriculando el país con una infraestructura vial de primera calidad, y serán *autopistas de dos pisos... al final no pasamos de las mismas*. Engordando una deuda pública que se convertirá en insostenible.

Además, el informe anual de actividades del año 2016 de la Superintendencia de las Alianzas Público Privadas (SAPP- se *supone* es el ente encargado de regular, controlar y dar seguimiento a la ejecución de obras y prestación de servicios que se realizan mediante APP), menciona una recaudación por pago de peaje de 526 millones de Lempiras (en las 3 casetas de peaje; Zambrano, Siguatepeque y Yojoa). Monto que oculta el costo social y el impacto negativo a las actividades económicas, por ejemplo; un aporte a los costos de distribución de bienes, que conlleva la inflación de estos productos transportados en las carreteras con peaje.

Al debilitamiento institucional intencionado del Fondo Vial, da paso a la creación de una necesidad en contratar o concesionar a largo plazo sobre entes privados el mantenimiento, construcción y mejoramiento de la red vial del país y/o sobre endeudar a Honduras. Si se cumpliera la ley o se tuviera voluntad política, al Fondo Vial para el año 2016 se le debió asignar de presupuesto (para cumplir su finalidad); 4,638 millones de lempiras (40% de lo recaudado por *impuesto al combustible* cómo lo menciona la ley), pero nuestro Congreso aprobó 875 millones (7.5% de lo recaudado por *impuesto al combustible*). Si proyectamos recaudar para el año 2017 por impuesto al combustible 12,287 millones de lempiras, al Fondo Vial le corresponderían 4,915 millones de lempiras, sin embargo el Congreso Nacional en diciembre del 2016 aprobó 615 millones, es decir, 5% de lo posible recaudado por el impuesto.

No sólo se trata de recursos financieros (ya que existe una fuente abundante), se trata de respeto a la ley y voluntad política de realizar bien las cosas...