

## **Carreteras de peaje desde la perspectiva de la industria del transporte por carretera**

La condición de la infraestructura de los Estados Unidos es un área de preocupación cada vez mayor, ya que la Sociedad Estadounidense de Ingenieros Civiles (American Society of Civil Engineers) le otorgó recientemente una D+ en todos los modos de transporte, con una de cada cinco millas de pavimento de carreteras en malas condiciones y cuatro en diez puentes tienen 50 años o más.<sup>1</sup> Quizás el mayor problema que enfrenta hoy la infraestructura estadounidense es cómo pagarla mientras los gobiernos federal, estatal y local buscan opciones viables para financiar diversos proyectos de transporte.

Una opción de financiación que ha seguido resurgiendo a lo largo de los años es el peaje, incluso a pesar de su pobre historial como alternativa viable. En primer lugar, las carreteras de peaje son terriblemente ineficientes, ya que los costos administrativos, de recaudación y de cumplimiento de una instalación de peaje típica representan el 33,5% de los ingresos generados, en comparación con el 1% de los ingresos del impuesto al combustible.

En segundo lugar, las investigaciones continúan validando que las carreteras de peaje rara vez alcanzan los niveles de tráfico previstos o las expectativas de ingresos. En 2010, la Universidad de Texas concluyó que “los proyectos con peaje tienden a sufrir un importante sesgo de optimismo en los pronósticos, con volúmenes de tráfico previstos que exceden los volúmenes reales en un 30% o más aproximadamente la mitad de las veces.<sup>2</sup> Standard & Poor's realizó un estudio sobre 104 carreteras de peaje, puentes y túneles y descubrió que casi el 90% de las nuevas carreteras de peaje no cumplieron con las expectativas de ingresos en el primer año completo. Al tercer año, el 75% de esos peajes seguían teniendo un desempeño deficiente.

En tercer lugar, varios proyectos de peaje han fracasado ignominiosamente, siendo el Programa Piloto de Reconstrucción y Rehabilitación del Sistema Interestatal (Interstate System Reconstruction & Rehabilitation Pilot Program- ISRRPP) un ejemplo sorprendente. Esta exención a la prohibición federal de cobrar peajes en las carreteras interestatales existentes nunca ha tenido un proyecto piloto exitoso en sus 19 años de historia.<sup>3</sup> De hecho, el Servicio de inversores de Moody's (Moody's Investors Service)

---

<sup>1</sup> <http://www.infrastructurereportcard.org/>

<sup>2</sup> Jason D. Lemp & Kara M. Kockelman. “Understanding and Accommodating Risk and Uncertainty in Toll Road Projects: A Review of the Literature.” University of Texas (Austin), Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 11 de enero de 2010.

<sup>3</sup> <http://static.politico.com/42/38/cdf00702418bae275ced9c73d8bb/alliance-for-toll-free-interstates-letter-to-house-t-i-committee.pdf>

publicó un informe en 2017 señalando 120.000 millones de dólares de deuda entre 52 carreteras de peaje de Estados Unidos.<sup>4</sup>

Sin embargo, un aspecto del debate que a menudo se ha pasado por alto es el impacto de los peajes en la industria del transporte por carretera, que transporta aproximadamente el 70% de la carga del país. De hecho, muchas de las comunidades del país dependen únicamente de los camiones para recibir sus bienes y suministros.

El Programa Nacional Cooperativo de Investigación de Carreteras y la Junta de Investigación del Transporte (National Cooperative Highway Research Program and the Transportation Research Board) patrocinaron un proyecto de investigación en 2011 para comprender mejor la perspectiva de la industria del transporte por carretera sobre las instalaciones de peaje.<sup>5</sup> El estudio recopiló datos de conductores de camiones, despachadores y administradores de flotas involucrados con varios tipos de transporte por carretera. La investigación encontró que la industria del transporte por carretera **estaba totalmente de acuerdo** con las siguientes afirmaciones:

- Las carreteras de peaje son demasiado caras
- Las carreteras de peaje existen principalmente para recaudar fondos para el gobierno.
- Las autopistas de peaje son demasiado caras para lo que ofrecen
- Evito las autopistas de peaje siempre que puedo

El estudio también encontró que la industria del transporte por carretera **estaba de acuerdo** con las siguientes declaraciones

- El tráfico empeora en las carreteras secundarias una vez que se abren las autopistas de peaje
- Si tomo una carretera de peaje no puedo acceder a mis proveedores de servicios preferidos

Finalmente, el estudio señaló que la industria del transporte por carretera **no estaba de acuerdo** con las siguientes afirmaciones:

- Las autopistas de peaje pueden ayudar a los conductores a cumplir con la normativa sobre horas de servicio
- Hacer que los conductores utilicen las vías de peaje mejora la puntualidad de mi empresa
- Las autopistas de peaje son una forma más justa de financiar la construcción y el mantenimiento de carreteras que los impuestos al combustible

---

<sup>4</sup> Global Credit Research, "Moody's: US toll roads likely to fund infrastructure backlog," Moody's Investors Service (abril de 2017), [https://www.moodys.com/research/Moodys-US-toll-roads-likely-to-fund-infrastructure-backlog--PR\\_365480](https://www.moodys.com/research/Moodys-US-toll-roads-likely-to-fund-infrastructure-backlog--PR_365480)

<sup>5</sup> Howard P. Wood, "NCFRP: Truck Tolling: Understanding Industry Tradeoffs When Using or Avoiding Toll Facilities," Transportation Research Board (octubre de 2011).

## OOIDA

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.

*A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.*

1 NW OOIDA Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468  
e-mail: [foundation@ooida.com](mailto:foundation@ooida.com) • website: [www.ooidafoundation.org](http://www.ooidafoundation.org)

Para evitar los peajes, tanto los camioneros como los automovilistas se ven obligados a menudo a circular por carreteras secundarias que no están diseñadas para soportar el nivel o el tipo de tráfico aumentado. Esto quedó claramente ilustrado por el éxodo de tráfico de la autopista de peaje de Ohio (Ohio Turnpike) cuando las tarifas de peaje en esa autopista aumentaron en un 82% en la década de 1990. Cuando la autopista de peaje de Ohio aumentó su tarifa de peaje para camiones a 17,6 centavos por milla para camiones de cinco ejes, el resultado fue un desvío masivo hacia rutas alternativas. El Departamento de Transporte de Ohio (Ohio Department of Transportation- ODOT) descubrió que una década después del aumento, el crecimiento del tráfico de camiones en la autopista de peaje se mantuvo estático, mientras que el tráfico de camiones en carreteras paralelas se triplicó. ODOT determinó que estas rutas paralelas tenían tasas de accidentes mucho más altas. Por ejemplo, la US 20, que experimentó un aumento del 267 % en el tráfico de camiones, tuvo una tasa de accidentes fatales que fue 17 veces mayor que la tasa de la autopista de peaje.<sup>6</sup>

La decisión de instituir carreteras de peaje puede parecer sencilla desde una perspectiva política, pero desde la perspectiva de un camionero, la carga de efectivo que suponen los peajes es un problema muy serio y real, especialmente teniendo en cuenta que muchos conductores no reciben reembolso. Según encuestas realizadas a sus miembros, la Fundación de OOIDA descubrió que el propietario-operador promedio paga aproximadamente 2.000 dólares cada año en peajes. OOIDA cree firmemente que el impuesto al combustible sigue siendo el único método equitativo y eficiente para financiar las carreteras de nuestra nación.

---

<sup>6</sup> [http://www.tollfreeinterstates.com/sites/default/files/Ohio\\_Turnpike2.pdf](http://www.tollfreeinterstates.com/sites/default/files/Ohio_Turnpike2.pdf)

## **OOIDA**

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.

*A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.*

1 NW OOIDA Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468  
e-mail: [foundation@ooida.com](mailto:foundation@ooida.com) • website: [www.ooidafoundation.org](http://www.ooidafoundation.org)