

El mapa del tesoro

Noviembre 26 de 2015 - 11:23 pm

Se trata del triunfo de la persistencia. Desde hace años, la Cámara Colombiana de la Infraestructura venía insistiendo que el país necesitaba una hoja de ruta de largo plazo, con el fin de plasmar sus necesidades y prioridades en la materia. Estas son claves en un territorio en donde abundan los cuellos de botella que limitan la integración regional y la inserción comercial con el resto del mundo.

Dicho anhelo finalmente acabó volviéndose realidad, como lo demostró la presentación en sociedad de Plan Maestro de Transporte Intermodal, durante el congreso anual del gremio, que se lleva a cabo en Cartagena desde el miércoles. El documento entregado es resultado de un juicioso trabajo técnico que plantea iniciativas que deberían desarrollarse a lo largo de las próximas dos décadas, con el fin de construir una red física que conecte eficientemente capitales, puertos, áreas apartadas y zonas de frontera.

El énfasis está en las carreteras, pero también se incluyen la navegación fluvial, los ferrocarriles y los aeropuertos. La prioridad inicial es el mejoramiento o construcción de los corredores viales que deberían unir el país en una especie de cuadrícula cuyas principales líneas verticales son las cuencas de los ríos Cauca y Magdalena, mientras que las horizontales atraviesan las cordilleras de sur a norte. Parte de esas troncales y transversales existen, mientras que unas cuantas están incluidas en los proyectos que ya están en marcha.

No obstante, se requiere un esfuerzo continuo de mejoramiento para llenar los vacíos en el mapa. Eso solo se puede conseguir mediante un emprendimiento coordinado y de largo plazo que demandaría inversiones anuales superiores a los 10 billones de pesos por un periodo de 20 años. Dicha suma equivale al 1,3 por ciento del Producto Interno Bruto. Si bien la proporción es importante, no parece inmanejable para un país que le destina actualmente al sector más del doble.

Las cifras disponibles hablan de 101 proyectos que comprenden 12.681 kilómetros para la red básica. A su vez, una mejor integración abarcaría 52 tramos con una

extensión de 6.880 kilómetros adicionales. En cuanto a la red férrea, se intervendrían 1.769 kilómetros y en la fluvial se habilitarían 5.065 kilómetros más. La lista se cierra con la modernización de 31 aeropuertos y los dragados necesarios para que operen bien los puertos que existen en los dos océanos.

Los beneficios de avanzar en ese frente son indiscutibles. Las mediciones muestran que la rentabilidad de las diferentes intervenciones es muy alta y se traduciría en mayores exportaciones y menores costos, al igual que en incrementos importantes en la productividad, cuyo escaso avance explica por qué no crecemos más rápido.

Ahora, lo que sigue es trabajar en el tema. Ello abarca continuar con módulos adicionales que tienen que ver con asuntos locales o con estrategias para mejorar la logística. Puesto de otra manera, de poco sirve tener las vías si las entradas a las ciudades colapsan por el tráfico o si las normas no se adaptan para que un proceso de exportación o importación de bienes tarde mucho menos que hoy en día.

Adicionalmente, hay que laborar en el diseño de los nuevos corredores. En tal sentido, es alentadora la contratación de los estudios de ocho tramos clave, incluyendo el que uniría Puerto Gaitán en el Meta con Puerto Carreño en Vichada, fundamental para la Altilanura. Cuando la realidad fiscal lo permita, será mucho más sencillo estructurar las concesiones del caso.

Si bien los expertos que intervinieron en el estudio citado advierten que las propuestas son dinámicas y deben adaptarse a la evolución del país, este primer paso es fundamental. Por fin, hay una visión de largo plazo con respecto a una estrategia que apenas empieza a ejecutarse y que necesita ser de largo aliento. Así será posible conectar bien al territorio nacional y ofrecerle a Colombia nuevas oportunidades de progreso.

Ricardo Ávila Pinto

ricavi@portafolio.co ^[4]

@ravigapinto

Publicidad