

El País.com.co

Opinión

opinion | columna | [rudolf-hommes](#) - Noviembre 28 de 2015 - 18:43

Infraestructura y crecimiento

Después de los programas de atención a la primera infancia que no figuran todavía como elemento central de la política de desarrollo, la inversión más urgente es en infraestructura vial, como lo ha programado el gobierno.

Razón tuvo el Ministro de Hacienda en recordarles a los empresarios de la construcción durante el Congreso de Infraestructura que tienen la responsabilidad de hacer que esa gigantesca inversión se lleve a cabo eficientemente, ojalá en forma impecable. Si esto se logra, va a contribuir significativamente a contrarrestar la desaceleración de la economía mundial y permitirá ganar algo de tiempo mientras el gobierno y el sector privado diversifican la economía y las exportaciones.

En la presentación de Juan Benavides, hoy de Fedesarrollo, ante el mismo congreso se anticipa que la inversión del Plan Maestro de Transporte Intermodal va a ser de \$10,4 billones por año en redes nacionales (1,3% del PIB anualmente durante 20 años) y posiblemente alrededor de 3% del PIB cada año si además se llevan a cabo las inversiones necesarias en redes secundarias, terciarias y urbanas que todavía están en la etapa preliminar de estudio, pero que en su componente rural ya están siendo anunciadas. Esto representa un empujón en crecimiento económico que puede ser del orden de 1,5 a 2 puntos del PIB anuales en los próximos años y posiblemente el doble en la próxima década.

En un futuro inmediato es casi seguro que se va a llevar a cabo la inversión programada en las redes nacionales porque parte de ella está contratada y porque el gobierno y especialmente el Vicepresidente tienen su prestigio comprometido en que se lleve a cabo el plan. Esto tiene implicaciones políticas y electorales porque el futuro de Vargas Lleras como candidato presidencial no solo depende de que lance el programa 4G y las demás etapas, si puede, sino de que las carreteras queden bien hechas, cumpliendo presupuesto y sin demoras. En la campaña de 2018 sus adversarios van a estar pendientes de esto.

En el corto plazo, independientemente del resultado, esa inversión va a generar empleo y crecimiento en momentos cuando se necesitan, pero si las obras no se terminan a tiempo o no cumplen con los requisitos de calidad y eficiencia en el manejo de los fondos, en el futuro van a tener impacto negativo sobre el crecimiento.

Algo inquietante de este plan, especialmente si se tiene en cuenta la próxima presentación de las conclusiones de la misión rural, es que a mediano o corto plazo no se contempla la inversión en infraestructura que se necesita para el desarrollo del Altillanura. Solamente se cuenta con el río Meta para llegar hasta Puerto Carreño desde Santa Rosalía. La carretera no figura en la red básica ni en el plan de integración. Apenas aparece como posible proyecto entre los que se llevarán a cabo en las próximas décadas.

El futuro de la agricultura definitivamente no es una de las prioridades de los ingenieros y economistas que han establecido los criterios que dan lugar a lo que se incluye en el Plan Maestro de Transporte Intermodal que no tienen en cuenta el potencial económico de las zonas que todavía no están integradas a las redes existentes.

Registro

Rudolf Hommes



Últimas publicaciones

- [Infraestructura y crecimiento](#)
- [Política social municipal](#)
- [Ingenierías, técnicos y humanidades](#)
- [El arte de salir adelante](#)
- [¿Colombia siembra?](#)
- [Cambios de doctrinas](#)
- [La educación: ¿Para qué?](#)
- [Becas, excelencia y equidad](#)
- [Visiones del campo colombiano](#)
- [No más pereza exportadora](#)
- [Control antimonopolio en agricultura](#)
- [Buenaventura: ¿en ascenso?](#)
- [Dura transición](#)
- [Decisiones sin análisis](#)
- [‘Séptima papeleta’ v.2 *](#)

Publicaciones más comentadas

- [No nos quitamos del centro](#)
- [La ofensiva de extrema derecha](#)