

Opinión

www.portafolio.co

CARTA DEL DIRECTOR

Un plan justo y necesario



Ricardo Ávila Pinto
ricavi@portafolio.co
Twitter: @ravilapinto

El martes pasado, los constructores del país recibieron una buena noticia. Esta, por curioso que parezca, no tuvo que ver con un aumento presupuestal para el sector, la apertura de una licitación o la adjudicación de una obra. Se trató simplemente del acuerdo al que llegaron el Gobierno y la Cámara Colombiana de la Infraestructura con el fin de desarrollar un Plan Maestro de Transporte, que servirá de hoja de ruta para el sector a lo largo de las próximas dos décadas.

La concreción de ese anhelo había sido solicitada desde hace años. Es sabido que el país tiene

un atraso descomunal en una materia que va mucho más allá de los temas viales y que debe ser mirada en forma integral.

Los más diversos análisis muestran lo costoso que es llevar un bien de un lado del territorio nacional a otro, pues tenemos inmensos cuellos de botella tanto en la calidad de las carreteras, como en la escasa disponibilidad de ferrocarriles o uso de los ríos navegables. A lo anterior se suman dificultades logísticas de todo tipo, como las que se ven cuando un producto llega o sale de uno de los principales puertos.

Tales situaciones nos colocan en una desventaja competitiva. Aunque las comparaciones son odio-

sas, no está de más recordar que frente a chilenos o mexicanos, el valor de envío de un contenedor puede ser del triple en nuestro caso. Mirado en el plano internacional, el peso del transporte asciende al 6 por ciento del precio final de un artículo, mientras que en Colombia asciende al 10 por ciento, en promedio.

Por tal motivo, hay que partir de un análisis juicioso, que sirva para entender qué es lo que hay que hacer y cuál es el orden de prioridades. Especialmente importante es trabajar el concepto del multimodalismo, que es el que impulsan las sociedades más avanzadas, que hace tiempo entendieron que hay productos que se acarrean de una manera y otros en forma diferente, dependiendo de sus características.

En consecuencia el ejercicio tiene como elemento

“**Todo indica que por fin el país va a tener una ruta de largo plazo sobre lo que debe hacer para solucionar sus líos de transporte.**”

“**En lugar de hacer un compendio de obras, el trabajo parte de identificar necesidades y cuellos de botella.**”

clave el poder situarse en el futuro, aparte de considerar los errores del pasado y las demandas del ahora. De lo contrario, seguirán presentes las presiones regionales, que son legítimas y responden a necesidades de vieja data, pero cuya atención no nece-

sariamente se encara con criterios técnicos.

De acuerdo con entidades como el Banco Interamericano de Desarrollo y la Cepal, Colombia tendrá que seguir haciendo grandes esfuerzos futuros con el fin de mejorar su infraestructura física. En términos generales, de lo que se trata es de triplicar los montos que en promedio se habían destinado hasta el 2010, muy en la línea de lo que se hará con el programa de concesiones de cuarta generación.

La diferencia es que si este último se concentra en un quinquenio, un plan maestro trasciende el ámbito de uno o dos gobiernos y se vuelve un propósito de largo plazo, en el que importa es la visión estratégica. Al final es cierto que dicha visión se expresa en obras, pero el orden empieza por identificar los problemas y las necesidades, antes de pasar a las

soluciones.

Para que el diseño quede bien hecho, se requiere tiempo. Y en ese sentido hay un buen margen, pues mucho de lo que se proponga servirá como insumo para las acciones que se tomen después del 2018, cuando se agote la fase actual.

No obstante, la idea es que en noviembre próximo, cuando la CCI celebre su asamblea anual, se conozcan las primeras puntadas de un trabajo que estará a cargo de una gerencia especializada, con el concurso de los sectores público y privado. La senda es larga, pero por fin empieza y un país que en muchas ocasiones ha dado pasos de ciego en estos asuntos, por fin va a hacer el oficio de mirar qué es lo que necesita y cómo lo hace. Solo así, el dolor de cabeza que ha significado el transporte, empezará por fin a curarse.