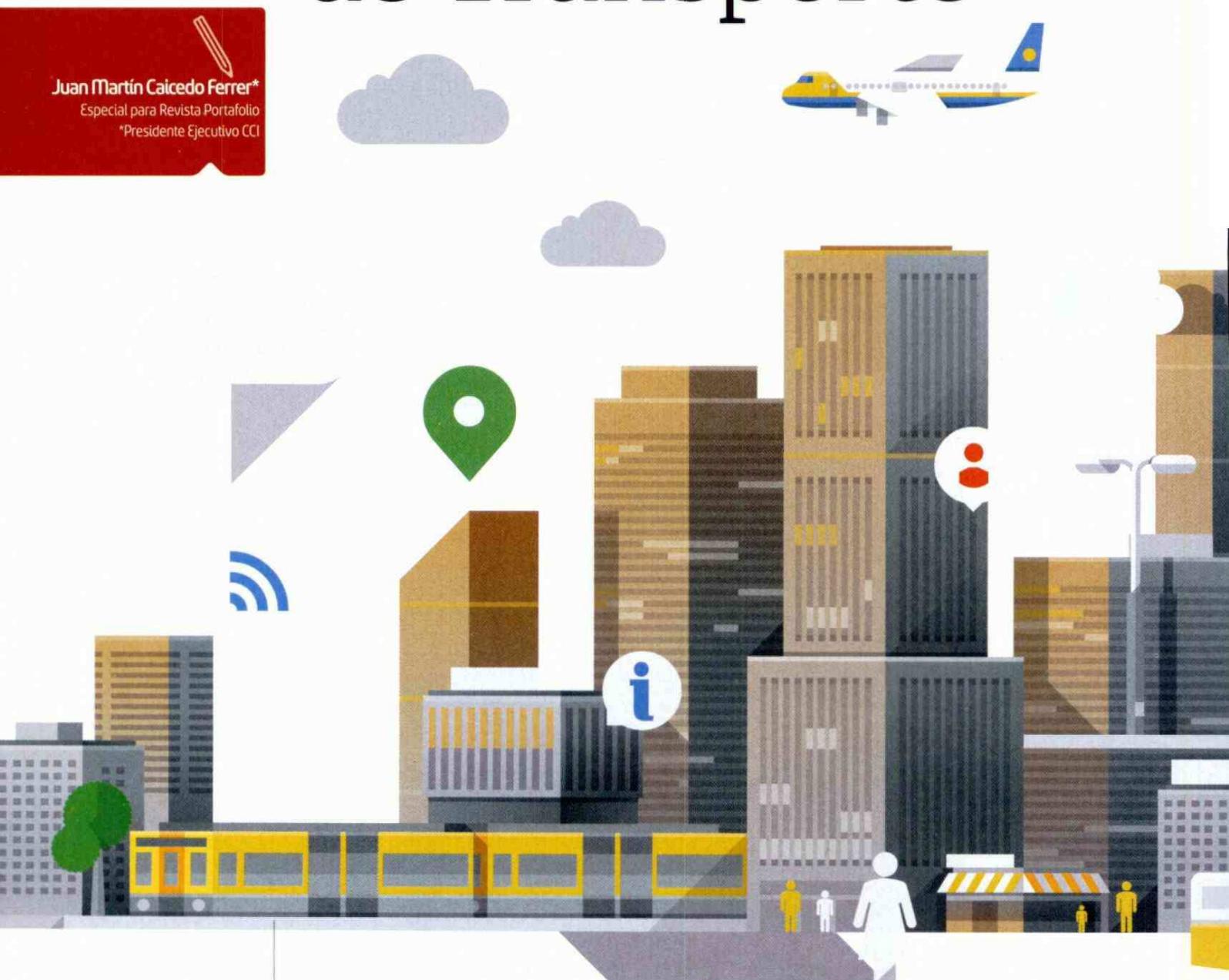




# LOS RETOS del Plan Maestro de Transporte

Juan Martín Caicedo Ferrer\*  
Especial para Revista Portafolio  
\*Presidente Ejecutivo CCI



Colombia está en mora de desarrollar un programa que permita enfocar las inversiones en infraestructura terrestre, aérea y fluvial. La competitividad de la industria está en juego.

# H

**ablar de las cifras que dan cuenta** del rezago histórico que tiene Colombia en materia de infraestructura se ha convertido en un manido cliché. Es, como dirían popularmente, llover sobre mojado. Un rutinario asunto que, no obstante, ha contribuido a dimensionar el enorme desafío que plantea el sector para los próximos años. Solo basta calcular el tiempo que demora en llegar un camión desde los puertos de cualquiera de nuestras costas hasta el interior del país o ver cómo una terminal aérea se congestiona por restricciones climáticas, cuando aeropuertos como Heathrow, en Londres, operan 24 horas al día los siete días de la semana, incluso en medio de las nevadas más inclementes.

Ante este preocupante panorama, la primera solución que vendría a la mente parecería ser la obvia: disponer de mayores recursos para invertir en vías, puertos, aeropuertos, en fin... Una premisa que no necesariamente es cierta o suficiente. Y la razón es de peso, pues para atacar la raíz del problema hace falta trazar una hoja de ruta encaminada a orientar el dinero hacia inversiones que resulten más pertinentes para la economía y el desarrollo del país. Es por ello que la Cámara Colombiana de la Infraestructura ha insistido, desde hace varios años, en la importancia de construir un plan maestro de transporte sobre el cual esté basado todo el ejercicio de planeación intermodal del país.

No está de más recordar que, a lo largo de su historia reciente, el país ha contado con este tipo de herramientas. Pero lo cierto, sin embargo, es que han

quedado engavetadas en los anaqueles públicos y esto ha significado esfuerzos fallidos para el sector.

Afortunadamente, a finales de enero, al cabo de algunos intentos, el llamado del gremio fue atendido por el Gobierno Nacional para, conjuntamente, confeccionar esta herramienta y dejarla a punto en noviembre próximo. Eso explica por qué la Vicepresidencia de la República y el Ministerio de Transporte tomaron al fin de cuentas las riendas del proceso de elaboración de lo que recibió el nombre de "Plan Maestro de Transporte Intermodal 2034" (PMTI).

Contar con este instrumento no solo servirá para tener claras las perspectivas del negocio de la infraestructura de transporte por los próximos 20 años, sino que ayudará a hacer inversiones más efectivas, para de esta manera obtener, realmente, dividendos económicos y sociales por cada peso invertido en el sector. El PMTI permitirá, aparte de otras cosas, que exista complementariedad e interoperabilidad entre modos de transporte, que es exactamente lo que el aparato productivo necesita para así aumentar su competitividad ostensiblemente.

El plan será construido en paralelo a la ejecución de los proyectos que hoy están contratados y con financiación asegurada. Inversiones que suman más de \$ 60 billones, que son la demostración de que hay intención explícita por parte de las autoridades económicas de poner recursos importantes en el sector. Ello es señal, sin duda, de éxito en la construcción del PMTI que ya inició.

Así pues, gracias a esta iniciativa será más sencillo identificar qué tipo de obras debe priorizarse y, al mismo tiempo, alinear los incentivos de los inversionistas con el portafolio de proyectos y las fuentes de financiación disponibles para tal fin. Esto resultará en un ejercicio de optimización de los recursos -por demás escasos- para infraestructura y permitirá ir más allá de las restricciones fiscales, así como darle por fin respuesta a un interrogante que por años no ha dejado de rondar a quienes se mueven en el mundo de la ingeniería: ¿qué necesita construir Colombia hoy para moverse en la infraestructura del mañana? 

