

Infraestructura

NOTICIAS A UN CLIC

Ahorro voluntario e importaciones, medidas para evitar racionamiento

Falta de capacidad para estructurar proyectos restringe las inversiones

La generación de central de Guatapé se restablecerá en mayo

Facebook

Twitter

Google +

LinkedIn

Viernes, Marzo 11, 2016

Las vías aumentan en promedio 9% el ingreso de los hogares



Bogotá El plan estratégico que se ha trazado Rafael Pardo, ministro Consejero para el Posconflicto, plantea la construcción y mejoramiento de vías secundarias y terciarias en los 50 municipios más afectados por el conflicto armado. Su impacto, según una investigación del Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico de la Universidad de los Andes, recaerá en un aumento del ingreso anual y el consumo de los hogares beneficiados por las obras.

El estudio del Centro reveló, a partir de los resultados de la Encuesta Longitudinal Colombiana de esa misma institución, que cuando hay mayor infraestructura vial aumenta, en promedio 9% el ingreso anual de los hogares; 10,4% el consumo de las casas de los más ricos y 8,4% el de los más pobres.

Para el análisis, se tuvieron en cuenta los hogares rurales de la encuesta ubicados en 17 municipios y 221 veredas. Las zonas abarcan el Eje Cafetero, la zona Centro Oriental, la Atlántica Media y la Cundiboyacense. La investigación aprovechó que en el cuestionario de la encuesta no solo capturó el desarrollo económico sino que, además, se preguntó si hubo o no una mejora en las vías.

La investigación liderada por el profesor Carlos Sánchez Rojas encontró que los hogares que se vieron beneficiados por intervenciones viales (ya sea construcción o reparación) se les abrió "oportunidades a nuevos mercados, permitiendo al hogar destinar su tiempo en labores no agrícolas con mayor retribución económica".

Por medio de una ecuación, en la que se incluyeron variables como el consumo total per cápita; el ingreso del hogar; el índice de riqueza estandarizada; y la velocidad aproximada que le toma al hogar llegar hasta el casco urbano de los municipios, entre otros, se cuantificó el impacto de la infraestructura vial en la calidad de vida de las personas.

Con esta fórmula, Sánchez encontró que todos los hogares que fueron tenidos en cuenta tuvieron un incremento en el consumo total de 14,5%, lo que equivale a \$1,16 millones. Además, hubo un aumento anual de 5% en los ingresos del hogar, es decir, \$5,3 millones.

Pese a la mejoría, para el profesor el reto está en que existe un "atraso severo" en este aspecto en el país "lo que genera altos costos de transacción que impiden a los hogares rurales salir de la pobreza".

Según sus cálculos, luego de que finalicen las inversiones en las vías 4G, faltarían otros 57.000 kilómetros para llegar al 50% de la infraestructura con la que cuentan los mejores países del Informe Económico Mundial de 2012.

José Stalin Rojas, director del Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio de la Universidad Nacional, manifestó que es necesario que el Gobierno, a través de Planeación Nacional, entregue asesoramiento a las regiones para la construcción de esas vías. El profesor dijo que el acompañamiento técnico del nivel central es importante para que "las vías secundarias y terciarias tengan impacto en la calidad de vida de los habitantes".

Los cambios también se evidencian en el ingreso agrícola. Para 2010, representó 93% del ingreso de las familias, pero luego de la intervención disminuyó a 61%, y además hubo un aumento de 57% en la participación no agrícola en el ingreso.

Sánchez plantea que esto se puede deber a la mejor relación que empiezan a tener con los mercados. "Las mejoras en carreteras traen consigo una disminución en los costos de transporte, que permiten insertar efectivamente a los hogares rurales a los mercados locales. Esta inserción genera incrementos en los ingresos del hogar y redistribuye las fuentes de ingreso", plantea el investigador en el estudio.

El análisis del profesor de Los Andes también encontró que el aumento de la infraestructura trae consigo 11,8 kilómetros por hora adicionales en la velocidad promedio de los hogares rurales intervenidos, hasta el casco urbano de los municipios. Respecto al consumo de las familias, las más ricas tienen un aumento de 10,4%, equivalente a \$132.300, mientras que para los más pobres de 8,4%, que representa \$68.700.

Junto con este fenómeno, aquellas casas que se vieron beneficiadas con nueva infraestructura vial incrementaron su consumo comprado en 2,8% y su autoconsumo cayó 2,4%. Eso se debe, según Sánchez, a que hay una "inserción efectiva a la economía local", ya que la intervención vial "permite al hogar rural sustituir el auto consumo por el consumo comprado volviéndolo más eficiente".

Sánchez resalta cifras de Fedesarrollo donde se estableció que las vías terciarias representan 67% del total de la malla vial nacional y si se les suma las secundarias llega a 90%. Por esto, "la cuantificación del impacto de las vías sobre los hogares rurales evidencia las bondades de una intervención vial y una mayor conectividad con los mercados".

Precisamente, para Eduardo Sarmiento, director del Centro de Investigaciones Económicas de la Escuela de Ingenieros Julio Garavito, las vías de penetración son más importantes que las vías centrales, porque permitirán "integrar al sector agrícola a la economía del sector urbano". Una integración que adquirirá relevancia en momentos de posconflicto.

Para Sánchez, los resultados de su estudio podrán tener implicaciones en la política pública para los territorios rurales, en un escenario en el que se firme la paz con las Farc, pues asegura que los municipios más afectados por el conflicto son los que no cuentan con una infraestructura adecuada.

Conpes para vías secundarias y terciarias

A finales del año pasado, el Gobierno se comprometió a estructurar un documento Conpes con el que las regiones deberán tener una metodología y realizar una priorización de cuáles son las vías secundarias y terciarias que se deben intervenir. El precio de esta infraestructura veredal, según los cálculos oficiales, está entre \$30 y \$40 billones, un valor cercano a las vías 4G. Según Luis Fernando Andrade, director de la ANI, el índice de pavimentación es solo de 5%.

Las opiniones

Eduardo Sarmiento

Director de Centro de investigaciones económicas

"Las vías secundarias y terciarias quizás son más importantes que las carreteras centrales, porque son las vías de penetración".

José Stalin Rojas

Observatorio de logística y movilidad U. Nacional

"La construcción de vías secundarias y terciarias en el posconflicto ayudará a que los productos del campo lleguen con mayor facilidad".