

## Economía Infraestructura

### NOTICIAS A UN CLIC

En agosto estarán listas 442 viviendas que MinVivienda asignó en la urbanización las Playitas, en Arauca

Agua y vivienda, prioridades de las obras en las costas para este año

A la fecha se han terminado 81.000 de las primeras 100.000 viviendas gratis

[Facebook](#)

[Twitter](#)

[Google +](#)

[Mail](#)

Viernes, Febrero 27, 2015

## Colombia necesitaría cuatro programas 4G para 2020

### EL FRAUDE AL INGRESO DE LA INVERSIÓN EN VÍAS 4G



**Bogotá** \_No es un secreto que el país tiene un gran atraso en su infraestructura vial. Para empezar a corregir esta situación, el Gobierno creó las vías de cuarta generación (4G), un proceso en el que invertirá cerca de \$50 billones en seis años. A pesar del esfuerzo fiscal, un estudio de Anif indica que esas inversiones no serían suficientes, y que Colombia necesitaría unos 3,7 programas de vías 4G para incrementar su productividad y acelerar el desarrollo económico nacional.

Según el informe Anif, Colombia debió haber estado invirtiendo \$23 billones anuales (3,3% del PIB de 2013) en el periodo entre 2012 y 2020 para "incrementar la productividad multifactorial hacia un mínimo de 2% (frente al promedio histórico reciente de 1% anual). Así, el país garantizaría una duplicación del ingreso per cápita de sus habitantes cada 15 años, en vez de los 24 años que se observan en la actualidad". Esto quiere decir que en esos ocho años, Colombia debería invertir \$187 billones en carreteras, y no solo los \$50 billones que invertirá en las vías 4G hasta comienzos de la próxima década.

Según el informe Anif, Colombia debió haber estado invirtiendo \$23 billones anuales (3,3% del PIB de 2013) en el periodo entre 2012 y 2020 para "incrementar la productividad multifactorial hacia un mínimo de 2% (frente al promedio histórico reciente de 1% anual). Así, el país garantizaría una duplicación del ingreso per cápita de sus habitantes cada 15 años, en vez de los 24 años que se observan en la actualidad". Esto quiere decir que en esos ocho años, Colombia debería invertir \$187 billones en carreteras, y no solo los \$50 billones que invertirá en las vías 4G hasta comienzos de la próxima década.

Estas inversiones cobran especial importancia si se tiene en cuenta que el valor de los fletes en Colombia en el periodo 2006-2013 fue de US\$1.983, mientras en la región fue de US\$1.310, y en países como Chile y Perú, este valor estuvo en US\$764 y US\$822, respectivamente. Además, en su más reciente estudio sobre Colombia, la Ocde expuso que el porcentaje de las carreteras asfaltadas en el país no llega a 20%, y resaltó la necesidad de invertir en infraestructura, debido a que los costos de exportar en Colombia son el doble del promedio de los países miembros del "Club de las buenas prácticas".

Además, el informe de Anif dice que "la incidencia del costo de transporte, asociado a problemas de la infraestructura, está entre 10% y 35% del precio final de los principales bienes de exportación del país".

Ante esto, y por si el problema en falta de inversiones no fuera complejo, Anif también indica que el actual programa de las vías 4G necesitaría que se abriera un espacio de 0,3% del PIB durante los próximos años, lo que podría reñir con el cumplimiento de la regla fiscal, y agrega que la segunda y tercera ola de los proyectos de cuarta generación no tienen un cierre financiero claro.

Al respecto, el presidente de la Asociación Colombiana de Ingenieros (Aciem), Julián Cardona, expresó que asegurar el financiamiento de las vías es uno de los principales retos que tiene el Gobierno actualmente. "Hay quienes hablan de que tenemos un atraso de 100 años en nuestra infraestructura vial, y lo más grave no es que haya que hacer tres o cuatro proyectos de cuarta generación para empezar a sacar al país del atraso vial. Lo más urgente ahora es que garanticen los recursos para estas 4G. Estamos en una época de bajos precios del petróleo y de recortes, y si dentro de los recortes presupuestales se incluyen estos proyectos viales, no podemos pensar en más carreteras", indicó.

Adicional a eso, Cardona explicó que otra de las necesidades de la cuarta generación de concesiones es crear los mecanismos para que haya un correcto control a las inversiones. "El segundo asunto complejo es que necesitamos que haya una buena intervención para que no pase como casi siempre, que los proyectos terminan con sobrecostos por la falta de vigilancia".

Finalmente, el director del Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio de la Universidad Nacional, Stalin Rojas, explicó que el proceso de las 4G está yendo en la dirección correcta, pero que aún hay asuntos por terminar de resolver. "Las inversiones que plantea el gobierno en la infraestructura vial, están bien planteadas, ya hay un plan de ruta para construir APP en infraestructura vial. Sin embargo, en esas concesiones de 4G hay que llenar algunos vacíos en los modelos de APP de ferrocarriles y transporte multimodal, y hay que mirar con detalle los peajes, porque hay que hacer un justo equilibrio entre las concesiones y los peajes para que no se encarezcan los costos de transporte", dijo.

### Corea del Sur, el caso emblemático en infraestructura

En la década de 1950, Corea enfrentó una guerra civil que terminó dividiendo el país en dos: Corea del Norte y del Sur. Hoy en día, Corea del Sur tiene una expectativa de vida de 81 años, una población de 50 millones de personas y una de las economías más fuertes del mundo.

Según el libro de la Cepal 'Políticas integrales de infraestructura, transporte y logística', parte del desarrollo que logró Corea, que la tiene por ejemplo con el 80,4% de sus carreteras pavimentadas, se debe a los planes de infraestructura que se hicieron desde 1970, y que tuvieron inversiones de hasta 6% del PIB en el mejoramiento del sector.

### Las opiniones

**Sergio Clavijo**

**Presidente de Anif**

"Anif ha estimado que es necesaria una inversión en la sola infraestructura vial cercana a 3,3% del PIB por año entre 2012 y 2020".

**Stalin Rojas**

**Director del Observatorio de Logística, U. Nacional**

"Las inversiones que plantea el gobierno en la infraestructura vial, están bien planteadas. Sin embargo, hay que llenar algunos vacíos en los modelos de APP de ferrocarriles".