

## Nuevas inversiones viales por obra pública, a la espera de tributaria

Pese a estrechez fiscal, sector de infraestructura aspira a que Invías reciba más en 2017.

Por: ECONOMÍA Y NEGOCIOS |  
 © 8:45 p.m. | 23 de noviembre de 2016



Foto: Archivo particular

De los 9 proyectos iniciales de la tercera ola de las vías de cuarta generación 4G solo se van...

3  
 COMPARTIDOS

Las complejas condiciones fiscales que afronta el Gobierno, que hicieron que los recursos para las concesiones de cuarta generación (vías 4G) no alcanzaran para apalancar todas las iniciativas de la tercera ola (solo dos han recibido aprobación fiscal), también tendrán un impacto significativo en el ritmo de las nuevas obras públicas que quiera emprender el país.

**Si bien desde el año pasado el Gobierno aseguró la inversión de 4 billones de pesos, a través de 57 proyectos del plan de Vías para la Equidad**, a fin de intervenir 870 kilómetros, los cuales están en plena ejecución, no se vislumbra en el corto plazo la inversión en otros proyectos claves para diferentes zonas del país y en programas de mantenimiento, para sostener el ritmo de la obra pública a través del Instituto Nacional de Vías (Invías).

Juan Martín Caicedo, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), gremio que esta semana adelanta su XIII Congreso Anual, sostiene que para hablar de más recursos para el sector toca esperar qué pasa con la reforma tributaria y los primeros resultados que se consigan con la puesta en marcha del programa de la nueva economía promovido por el ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas.

El directivo señala que la estrechez fiscal que hoy vive el país, a la espera de lo que ocurra con la reforma fiscal, **pone en riesgo los futuros programas de mantenimiento y el monto disponible para nuevas obras adicionales** a las que ya están en marcha, aparte de los multimillonarios recursos que se están ejecutando a través de las concesiones viales de cuarta generación.

(Le puede interesar: [Déficit de \\$ 510.000 millones arriesga obras de Invías](#))

De acuerdo con Caicedo, es claro que no habrá espacio para nuevas inversiones, por lo menos, mientras la economía se ajusta, lo que genera una situación muy complicada para las pequeñas y medianas empresas del sector, que verán reducidas sus oportunidades de negocio, "sin perjuicio de que las inversiones que se adelanten en las regiones alcancen a mantenerlas ligeramente a flote".

Por ello, sabiendo que del fisco por ahora no es posible obtener nuevos recursos, la Cámara de la Infraestructura espera que los planes de inversión de las principales ciudades, el metro de Bogotá y las demás inversiones regionales ayuden a que la locomotora de la infraestructura no pierda el importante ritmo que ha adquirido con las vías 4G y los programas del Invías, a los que se suman las inversiones que se están haciendo en aeropuertos y puertos.

Para la CCI, **si bien el presupuesto del Invías fue de solo 2,3 billones de pesos para el 2016, se destaca que a pesar de la estrechez fiscal no se ha dejado de invertir en obra pública** y que los niveles de recursos aún están por encima del presupuesto asignado hace cinco años.

"A pesar de que el presupuesto para 2017 ya fue aprobado, estamos a la espera del decreto de liquidación que debe salir a finales de diciembre, donde estamos seguros de que la asignación presupuestal del Invías será mejor que la de este año, para así honrar los compromisos vigentes correspondientes a Vías para la Prosperidad", recalca el presidente de la CCI.

(Además: [Los secretos de las reuniones donde se cuece la reforma tributaria](#))

Y es que desde el 2010 a la fecha, el presupuesto del Invías subió de forma importante, ya que las cifras del Ministerio de Hacienda muestran que en ese año la entidad tuvo una asignación presupuestal para inversión por cerca de 2,1 billones de pesos, y antes de que comenzaran a rodar en firme las vías 4G, en los años donde el sector tuvo destinaciones de recursos históricas, como el 2013 y 2014, **el Invías registró un total de recursos de inversión por cerca de 4,2 billones de pesos al año.**

### Contraste regional

Entre tanto, para José Stalin Rojas, director del Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID) de la Universidad Nacional, los corredores principales del país, a través de las vías 4G, han avanzado a un buen ritmo a pesar de que subsiste una brecha por cerrar.

Sin embargo, señala que al mirar las vías secundarias y terciarias se observa un panorama no muy alentador, pues se nota un rezago mayor, principalmente, por la capacidad técnica de los departamentos y municipios para ejecutar los proyectos, pero también por la corrupción.

Agrega que **la olla de las regalías quedó raspada y mucha de esta plata se perdió por estos factores.**

"En las vías principales a cargo de la ANI, el modelo funciona porque hay demanda, recursos y peajes, mientras en las carreteras departamentales y municipales los números no les dan a los que puedan estar interesados", dice Rojas.

### El avance ha sido grande

Aunque de los 9 proyectos iniciales de la tercera ola de las vías de cuarta generación 4G solo se van a hacer dos, (Bucaramanga-Pamplona y Pamplona-Cúcuta), el viceministro de Infraestructura, Dimitri Zaninovich, recalca que el país está ejecutando el programa más grande de inversión en infraestructura, cuyo éxito no se puede juzgar porque se aplazaron algunos proyectos.

**"Estamos en un programa que va en 50 billones de pesos, que está en preconstrucción y construcción, y tampoco al mercado se le pueden tirar proyectos indefinidamente.** Usted tiene unos tiempos de adjudicación, de cierres, y no se puede pensar que los proyectos se sacan de la noche a la mañana", agregó.

El funcionario señaló que el proyecto Pamplona-Cúcuta está en proceso de adjudicación, a través de una concesión con recursos del Estado, y que también están avanzando los proyectos de iniciativa privada, como la Ruta Caribe 2, aprobada esta semana por el Consejo de Ministros y el Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes).