

EDITORIAL

Es imperativo armar un gran plan maestro que desarrolle la infraestructura

En el debate electoral actual, el asunto de las infraestructuras ha sido esquivo, pese a las necesidades de desarrollo del país. **P2**

El urgente salto que debe dar la infraestructura

EN EL DEBATE ELECTORAL ACTUAL, EL ASUNTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS HA SIDO ESQUIVO, PERO LAS NECESIDADES DE DESARROLLO DEL PAÍS DICTAN QUE ES IMPERATIVO ARMAR UN GRAN PLAN MAESTRO

El gobierno del presidente Iván Duque no fue inferior al reto que le dejó la anterior administración al retomar muchas de las grandes obras de infraestructura planeadas y dejarlas andando, evitando con esta actitud que se convirtieran en los tradicionales elefantes blancos y se activaran millonarios tribunales de arbitramento. Muchas de las llamadas 4G, más la modernización de algunos aeropuertos, siguen en marcha y pronto entrarán en operación. El único lunar es la velocidad con que se trabaja en la recuperación de las vías terciarias, fundamentales para bajar los precios del transporte de alimentos, hacer más competitiva la producción y garantizar el suministro de productos locales, justo en un momento en que el mundo está enfocado en producir comida barata.

En cada periodo presidencial se debería hacer un inventario de obras de infraestructura, que incluyan puertos, aeropuertos, autopistas, distritos de riego y carreteras verdaderas, para demostrar su evolución, en una suerte de pacto de Estado por el desarrollo, el progreso y la competitividad. El Estado a través de la Casa de Nariño y las carteras económicas deberían enfocarse en lograr el urgente salto en la infraestructura del país, sin milimetría política que asegure quitarles a los caciques políticos las vías del desarrollo como logros individuales. La infraestructura debe ser un tema de Estado, que supere los periodos presidenciales, que involucre a todos los jugadores políticos para entregarla en condiciones a la explotación del sector productivo y beneficio de las comunidades locales.

En el debate electoral el tema de las infraestructuras ha pasado inadvertido. Los candidatos en escena no dominan las grandes obras que se necesitan para hacer saltar el crecimiento, no proponen nada concreto sobre el modelo para garantizar mejores vías terciarias, y mucho menos aún, tienen un mapa de conexión de

zonas productivas con puertos y aeropuertos. Ojalá este lunar se subsane en los debates de segunda vuelta para que se tejan compromisos.

En Colombia hay más de 206.000 kilómetros en vías, autopistas y carreteras, unos 16.000 son identificadas como redes primarias; 44.000 señaladas como secundarias y otros 142.000 kilómetros en carreteras terciarias que conectan municipios con zonas productivas para actividades agropecuarias o el turismo. Las llamadas 4G, carreteras de Cuarta Generación, entregadas en concesión, tienen unos 8.000 kilómetros, más de 1.400 de doble calzadas, y conectan con casi 200 túneles, entre los que se cuentan los más largos del continente. Todo este inventario de infraestructura que recibirá el nuevo Presidente debe funcionar adecuadamente para hacer la economía más competitiva, pero más allá de construir y mantener, se deben generar la movilidad de carga y

RED DE CARRETERAS



Fuente: DtoGráfico: LR-GR

de pasajeros que las usen. De nada vale una autopista y un gran túnel si no tiene el tráfico que haga progresar las regiones. Quienes pasen a la segunda vuelta deberían proponer el gran salto competitivo en puertos, aeropuertos, autopistas y carreteras, para que el PIB pueda crecer por encima de 5% y así disminuirse el desempleo a 8% o 9%. Si hay buenas vías, las personas consumirán más carros, volarán entre ciudades, se comprará combustible refinado en Colombia, se dinamizará el turismo local y regional. Es en la construcción y en el mantenimiento de todo este inmobiliario en donde reside la partícula que hará crecer la economía.