

Infraestructura vial y transporte en Colombia

Algunas aristas de los efectos del caos y anarquía institucional y del ejercicio del poder público, reflejadas en la infraestructura vial y del transporte y manejo de los recursos públicos.

OpaColumnista

13 de Febrero de 2021

Infraestructura vial y transporte en Colombia

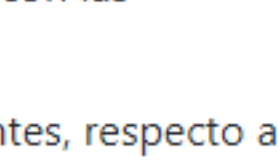
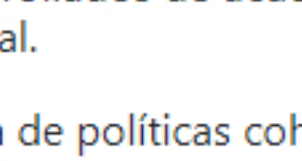
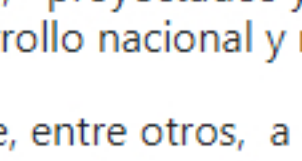


Marcos Silva Martínez
Terlulia Virtual La Gruta Cultural

Por: William Sabi 13 Feb 2021



Feliz Navidad



Editado Por: Marcos Silva Martínez

El desarrollo económico y social de las naciones, exige sistemas competitivos y complementarios de transporte, de excelentes condiciones técnicas y económicas.

Acordes con las características geográficas, proyectados y desarrollados de acuerdo con las perspectivas, planes y programas de desarrollo nacional y regional.

El incalculable atraso vial nacional, obedece, entre otros, a la falta de políticas coherentes, respecto a la importancia del sector, en el desarrollo económico general. Al inadecuado mantenimiento, conservación, ampliación y modernización de la infraestructura, de los modos de transporte existentes, al irresponsable sistema de contratación y control de obras, consultoría y concesiones y al vergonzoso desarrollo y colapso del transporte ferroviario.

En la estructuración y definición de los sistemas viales y modos del transporte, fue determinante las orientaciones y directrices dadas en 1949, por la primera misión del Banco Mundial, encabezada por Lauchlin Currie. Currie privilegió el transporte carretero, para favorecer e impulsar el mercado de los vehículos gringos y sus incondicionales discípulos colombianos se encargaron de impedir la inversión en renovación y ampliación de la red ferroviaria, hasta sumiría en el estado actual.

Antes de los 90, el Estado era el único constructor y encargado del mantenimiento vial. Con la el desarrollo de la nueva Constitución e implementación del Consenso de Washington, creó instituciones para que respondan por ese sector. Delegó las funciones de construcción y mantenimiento vial, por categorías. El Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, responde por la red Primaria, los departamentos por la red secundaria y los municipios por terciaria.

El sector vial entró en un proceso de deterioro a partir de 1990, causado por la falta de políticas adecuadas para su desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial y como consecuencia de las expectativas y directrices que comenzaban a implementarse, bajo los términos y contenidos, aceptados por Colombia y otras naciones de la región, en el denominado Consenso de Washington (1989).

Las misiones y asesores del BM, posteriores a la firma del Consenso de Washington, recomendaron continuar privilegiando el transporte carretero, sobre los otros modos del transporte y redefinir el sistema de inversión y mantenimiento del sector vial y del transporte. Esto ocurrió y trajo consigo el abandono definitivo del transporte ferroviario y fluvial, con las consecuencias que se conocen.

Las troncales principales que denominaron Red Primaria, de alto tráfico -TPD- y factible rentabilidad, poco a poco, a partir de 1994, fueron entregadas a particulares por el sistema de concesión. Estas fueron contratadas sin estudios y diseños técnicos previos y menos previstos con objetivos de largo plazo.

El fiasco con las concesiones:

Las Concesiones viales, fueron contratadas bajo términos que favorecen, desde entonces, al particular y desfavorecen al Estado, casi en todo. Basta conocer términos de los contratos y los otros de ajustes y modificaciones.

Las concesiones no son malas per se, sino por los términos que integran el respectivo contrato.

De los 16.500 kilómetros de la red primaria, 3.700 km correspondieron a 22 contratos de concesión, celebrados entre 1994 y 2007. Estos experimentaron 322 modificaciones, en relación con las condiciones originales y el ingreso esperado para los operadores se incrementó en el 340%. Más del 50% no cumplieron con el cronograma de ejecución. Después de 26 años de iniciada la era de las concesiones viales, Colombia sigue entre las naciones latinoamericanas más atrasadas en materia vial. Reconocer esta situación obliga buscar y tomar decisiones.

RED VIAL NACIONAL

La red vial nacional está integrada por aproximadamente 176.000 Kms.

La Red primaria tiene longitud de 16.500 kilómetros, de los cuales más de 3.500 están sin pavimento, con algunos tramos peores que las vías terciarias, tales como Pasto-Mocoa, Neiva-Balsillas-San Vicente, La Plata-Belen-Popayán, entre otros.

La red secundaria y terciaria, con aproximadamente 160.500 km. Con altoísimo porcentaje sin pavimentar secundaria y ninguna rentabilidad, fue entregada a los departamentos y municipios por el sistema de transferencias de fondos, del presupuesto nacional.

Irresponsabilidad del estado:

El Estado no hace seguimiento oportuno y técnico a la inversión de esos recursos. Están sirviendo para alimentar la politiquería y la corrupción. Los escasos tramos pavimentados son ejecutados con recursos del crédito.

El negocio de las concesiones consiste en que un empresario asume los estudios y diseños, la financiación, la construcción y el mantenimiento de un sector de la red y, a cambio, adquiere el derecho a explotar los peajes por un determinado número de años. Aquí comienza a arder y hasta heder el calle. El argumento del Gobierno es la carencia de recursos, para cederlas en concesión. Los hechos lo desmienten. La causa es la irresponsabilidad gubernamental.

Por ejemplo: La doble calzada Girardot-Bogotá puede ser la obra más importante del país. La concesión fue adjudicada en junio del 2004, contrariando la posición de la Procuraduría y la Contraloría, que recomendó declarar desierta la licitación, por graves fallencias en el pliego de condiciones e inconveniencia financiera. El contratista lo impuso Álvaro Uribe.

Las obras fueron tasadas en 450.000 millones de pesos con plazo de cuatro años. En ese mismo periodo, de acuerdo con el TPD y con tarifas del 2004, el concesionario pudo recaudar en los peajes, más de \$480.000 millones de pesos. El problema no era financiero.

A los cuatro días de suscrito el contrato, comenzaron las modificaciones. Después de cuatro años de contratada la concesión, las modificaciones llegan a 18, que, con cambios técnicos y de cláusulas, el concesionario recibiría ingresos, por obras básicas contratadas, por más de 1,2 billones de pesos, en valores de ese tiempo, y el plazo hasta de 45 años. Situaciones similares se presentan en otras concesiones. El análisis minucioso, técnico, jurídico y financiero, de oficio, debe abocarlo la Procuraduría y la Contraloría.

En junio del 2003, el expresidente Uribe, creó el Instituto Nacional de Concesiones (Inco), con el supuesto propósito de erradicar la corrupción en ese sector. Cinco años después se estableció que el remedio resultó peor que la enfermedad. En este periodo tuvo ocho directores, cuyo retiro obedeció a problemas de corrupción y hasta por vínculos con criminales (Raitto).

En julio del 2008, el Gobierno, a través del Conpes, decidió hacer ajustes por 1,8 billones de pesos a las concesiones viales. El tema era álgido. Hubo enfrentamiento entre miembros del mismo Gobierno. No obstante, mediante conciliación de partes, dieron vía libre para comprometer 1,8 billones de pesos del erario y una billonada adicional, que pagarán los colombianos a 20 concesionarios, durante muchos años, por medio de peajes.

Fue posible con la reforma de la ley de contratación estatal, cuyo gestor fue el [Ministro](#) del Transporte y la irresponsabilidad del Congreso.

Rezago vial nacional

El atraso de la infraestructura vial nacional, no obedece solo a falta de dinero.

Es determinante lograr optimizar la inversión, contratar con precios unitarios racionales, aplicar rigor técnico y erradicar la corrupción en la contratación pública.

Resolver el problema vial nacional es una necesidad, que no admite excusa válida.

Colombia está entre las naciones más rezagadas de la región, en infraestructura vial. Superarlo es condición imprescindible para alcanzar aceptables niveles de competitividad y de desarrollo integral nacional.

La inversión media real en el sector, durante años (antes de los 90), no superó el 1.0% del PIB, dirigida básicamente a mantenimiento y rectificaciones puntuales.

Recuérdese que el Banco Mundial (2004, hace 17 años) concluyó que para mejorar la productividad y competitividad de la economía nacional, la inversión en infraestructura vial debe ser del 3,2 por ciento del PIB anual. Más de \$ 21 billones anuales de ese tiempo y aproximadamente \$33 billones anuales, en el presente.

El plan de desarrollo 2011-2014 previó inversión anual de 3,7 por ciento del PIB, pero lejos estuvo de cumplirse.

Superar el atraso vial es un desafío fiscal y técnico de alta complejidad y riesgo, por lo que exige absoluta responsabilidad del Gobierno y ponderado rigor técnico, en la priorización, concreción y estructuración de los proyectos.

Estudios recientes precisan que ninguno de los escasos y discontinuos tramos de doble calzada (1.450 Km), satisficen especificaciones técnicas internacionales.

Son evidentes las deficiencias técnicas y de contratación en obras ejecutadas y en desarrollo, particularmente en los últimos 20 años: Son causas fundamentales del rezago, que demandan oportuna rectificación legal y técnica que garanticen optimizar la inversión.

Corredores viales, de alto tráfico y crecimiento, concesionados en doble calzada, fueron proyectados en solo dos carriles por calzada. Entre otros, Bogotá-Girardot, Bogotá-Tunja y Bogotá-Villavicencio.

El corredor Bogotá-Girardot, en el gobierno de J. M. Santos fue objeto de contratación para la construcción de un tercer carril en ambas calzadas que no se han llevado a efecto, por denuncia de corrupción hecha por el [Ministro](#) Vargas Lleras.

En todas las concesiones deben replantear criterios de diseño y de proyección, verificación y control del TPD, ante el vigoroso aumento del parque automotor circulante. ¿(Cuándo?)

El sistema de concesiones pudo ser una buena solución, para superar el atraso de la infraestructura vial, pero el experimento colombiano fue un rotundo fracaso. Fueron absolutamente mal contratadas.

El Gobierno debe asegurarse que los costos unitarios, plazo y amortización de la inversión, con que contrata la construcción de infraestructura, sean racionalmente calculados y obedezcan a absoluto rigor técnico y de calidad, en cada caso. El desbordamiento o insatisfacción de estos factores, convierte en vena rota la inversión en infraestructura.

Superarlo exige la rotación de profesionales de amplia experiencia real y probada honestidad. Es imperativo satisfacer estos aspectos.

La problemática vial colombiana no corresponde solo a las grandes troncales.

La red secundaria y terciaria, que es la que comunica a las regiones con los centros de comercialización y consumo, está en estado caótico y parece disgregada de la locomotora vial.

Los mantenimientos rutinarios, como suelen hacerlos hoy, especialmente en la red terciaria (140.000 Km), no garantizan mejoría y estabilidad. Son simples maquiillajes. Duran mientras regresa el invierno. Es imperativo redefinir políticas y procedimientos al respecto.

La infraestructura vial requiere mantenimiento preventivo. Son fundamentales los sistemas de drenaje, transversal y longitudinal, diseñados de acuerdo con las características topográficas, geológicas e hidroclógicas de la zona. Deben mantenerse en óptimas condiciones de funcionamiento.

De acuerdo con las características geológicas de los taludes, deben diseñar y ejecutar oportunamente el tratamiento de estabilidad correspondiente. No ocurre así.

Son factores que inciden efectiva y directamente en la calidad y estabilidad de la infraestructura vial y en la eficiencia de la inversión y seguridad de la circulación vehicular. Son aspectos y procedimientos que deben ser objeto de análisis y rectificación para optimizar la eficiencia de la inversión y superar progresivamente el atraso de la infraestructura vial, que tanto daño hace a la competitividad y al desarrollo nacional.

Competitividad y desarrollo.

Superar el atraso vial es condición imprescindible para mejorar indicadores de competitividad y desarrollo.

Hay problemas graves en contratación de obras: de transparencia, técnicas constructivos y de diseño, de planeación, de fiscalización y control, de costo y plazo de ejecución. En las concesiones vigentes, en particular.

Después de 26 años de iniciada la era de las concesiones viales, Colombia sigue entre las naciones latinoamericanas más atrasadas en materia vial. Reconocer esta situación obliga buscar y tomar decisiones.

PEAJES

El exagerado precio de las obras y sobrecostos reconocido contractualmente al concesionario tiene que pagarlo el usuario. Esto conlleva que movilizarse en carro, en Colombia, cueste entre \$ 200 y \$ 2.7000 por kilómetro, mientras en el resto de Latinoamérica cuesta entre \$20 y \$80. Por kilómetro de recorrido.

Las concesiones no son malas per se. El problema radica en los pésimos términos contractuales y presupuestales.

El [Ministerio](#) debe asumir la revisión técnica, administrativa y operativa de cada una de las concesiones vigentes. ¿Qué le impide hacerlo?

El negocio de las concesiones consiste en que un empresario asume los estudios y diseños, la financiación, la construcción y el mantenimiento de un sector de la red y, a cambio, adquiere el derecho a explotar los peajes por un determinado número de años. Esto en Colombia es un desastre técnico-administrativo y fiscal. Con el acta de iniciación, el concesionario se apropia de los recaudos de peaje, no importa que incumpla el contrato. Aquí comienza a arder y hasta heder el calle.

El argumento del Gobierno es la carencia de recursos, para optar por las concesiones. No es justificación cierta. La causa es la irresponsabilidad de los gobiernos que no quisieron proteger los recursos del público. Es la causa fundamental del atraso vial nacional. Confrontése ingresos de peajes y costos del mercado de las obras, de cualquiera de las concesiones vigentes.

El costo de las concesiones lo pagan los usuarios, pero el Gobierno debe ser el garante del buen uso de los recursos (peajes).

El [Ministro](#) Vargas Lleras, en su tiempo, anunció un megaplán vial de 5.000 kilómetros de carreteras, con un costo de \$ 4.000 billones. Da un costo promedio de \$ 80.000 millones por kilómetro. Llama la atención que sin estudios y diseños definitivos pueda dar el presupuesto. Es prueba de irresponsabilidad del estado.

¿El megaplán vial anunciado fue previsto en doble calzada en su totalidad? Ni así se justifica el costo previsto en ese tiempo.

El problema de la corrupción en la contratación pública sigue incólume. El solo discurso, leyes y decretos no lo resuelven. La organización criminal de los Nule para defraudar al Estado, a través de contratos, fue una partecita del problema. No investigan correctamente?

El conugio es demasiado grande y requiere acciones concretas.

En el 2003 fue creado el Instituto Nacional de Concesiones (Inco) con el supuesto propósito de erradicar la corrupción en ese sector. Diecisiete años después, por los resultados, parece que el remedio resultó peor que la enfermedad.

En este periodo ha tenido trece directores, cuyo retiro ha obedecido a problemas de corrupción y hasta por vínculos con criminales (Raitto).

Invías e Inco deben estar dirigidos por ingenieros de amplia experiencia y capacitación académica y no por profesionales de otras ramas. En el IDU (Bogotá) un abogado delincuente era el Jefe técnico y jurídico.

Zapatero a tus zapatos. Es parte fundamental del problema. Esto está ocurriendo en muchas entidades públicas, en toda la nación. No es constructivo y afecta en materia grave la seguridad y eficacia de la inversión.

EL TRANSPORTE FERROVIARIO

La recuperación, ampliación y modernización, del modo de transporte ferroviario, debe ser parte integral e impostergable del desarrollo vial nacional.

El desarrollo económico y social de las naciones, exige sistemas competitivos y complementarios de transporte, de excelentes condiciones técnicas y económicas.

Acordes con las características geográficas, proyectados y desarrollados de acuerdo con las perspectivas, planes y programas de desarrollo nacional y regional.

El incalculable atraso vial nacional, obedece a la falta de políticas coherentes, respecto a la importancia del sector, en el desarrollo económico general. Al inadecuado mantenimiento, conservación, ampliación y modernización de la infraestructura, de los modos de transporte existentes, al irresponsable sistema de contratación y control de obras, consultoría y concesiones y al vergonzoso desarrollo y colapso del transporte ferroviario.

El sistema de transporte ferroviario, en países desarrollados ha demostrado ser un soporte determinante y propulsor del crecimiento económico y por ello ha alcanzado sorprendentes niveles de cobertura y modernidad.

En la mayor economía del mundo, fue el mayor motor de desarrollo, de la inmigración, de la colonización y promoción del desarrollo empresarial.

A USA, llegó el invento ferroviario, cinco años después de haber comenzado a desarrollarse en Inglaterra (1835).

En los primeros 10 años. E. U. construyó alrededor de 5.000 kilómetros de ferrovías. En los albores del siglo XX, ya disponía de más de 400.000 kilómetros, que unían las costas con el interior de esa nación. Desarrollos similares han registrado en Europa y Asia.

En Colombia, el modo ferroviario de transporte, hasta el presente ha sido frustrante. El primer tramo fue construido entre 1850 y1855. En 1865, fueron construidos varios tramos, en diferentes regiones del país, financiados por la nación (50%), privados (30%), departamentos (13) y por empresas mixtas, el resto.

Mientras el precio promedio, por kilómetro, en USA, en esa época, era de \$33.600 (equivalentes de la época), en Colombia era de \$106.000 Bogotá-Zipacquirá, \$161.000 en el tramo a Girardot, \$206.000 a Puerto Wilches.

No obstante, por la misma época, hubo como probar que era posible construir el kilómetro de ferrovía, a menor costo: a \$21.000/kilómetro promedio, en Cúcuta, sur del país y montañas de Antioquia, sobre amplia diversidad geomorfológica.

Con la información relacionada, se colige que el desarrollo de los proyectos fue traumático, como consecuencia de la irresponsable firma de contratos confiscatorios, pleitos, fraude financiero oneroso, errores técnicos, corrupción, sobrecostos, vicios jurídicos, etc.

Bastante similar con lo que ocurrió y ocurre con las contrataciones de concesiones de carreteras, de primera, segunda y tercera generación (1994-2007). 150 años después y que sigue siendo una constante en la contratación pública colombiana.

El viacrucis y la contratación y construcción se debió a la falta de dirección y responsabilidad política y económica y de capacidad administrativa de los gobiernos y la clase dirigente de la época, a la laxitud contractual y jurídica, circunstancias que garantizaron la corrupción y la presencia de especuladores financieros internacionales, lo que ocasionó el dramático desbalance desde el principio.

Adicional a las circunstancias referidas, la clase dirigente y políticos de la época, opositores de los planes y proyectos de Núñez, decidido propulsor del desarrollo ferroviario, se declararon contrarios al sistema y accionaron hasta lograr impedir el progresivo desarrollo y modernización, del mismo.

Después de 180 años de introducido el sistema, la red ferroviaria nominal, no supera los 3.320 kilómetros, de los cuales, alrededor de 1.100 están totalmente abandonados y desmantelada su infraestructura.

Alrededor de 1.500 kilómetros, fueron entregados en concesión, para rehabilitarlos, pero corrieron igual suerte que los anteriores. Solo unos 680 kilómetros están activos, incluidos los utilizados para el transporte de carbón a puerto de embarque y cuyo volumen no supera el tonelaje de exportación de ese material (63 millones de toneladas), frente a más de 320 mil millones de toneladas, transportadas por carreteras, en más de 285 mil vehículos de carga, de las cuales más del 50% corresponden a carga del comercio exterior.

El transporte de pasajeros en tren, que alcanzó los cinco millones en 1972, se redujo a 165.000 en 1992, año en que fue suspendido definitivamente.

La secular improvisación y derroche del presupuesto, en 1991, propició la inversión de US\$38 millones, para rehabilitar 1.606 kilómetros de vías férreas, sin ningún resultado.

El proyecto mantenía la trocha angosta de 0.914 metros, que limita el sistema a velocidad promedio de 30 kilómetros por hora, cuando es normal, en países desarrollados la velocidad superior a 150 kilómetros y trocha estándar internacional de 1.435 metros, solo utilizada en Colombia, por la red férrea del Cerrón y el Metro de Medellín.

Las líneas anteriores, solo pretenden rememorar sustitivamente, algunas causas e efectos del viacrucis a que fue sometido ese promisorio y cupulento modo de transporte e invitar al la exploración de soluciones viables, al problema de la congestión del tráfico por carretera y del atraso vial, que afectan gravemente el desarrollo nacional.

Al menos la banca (trocha) de las troncales ferroviarias que existieron y existen en abandono, puede ser utilizada, mediante rectificación por cambio de ancho de trocha y ampliación de radios de curvas, condición para mejorar la velocidad media.

Esta circunstancia, reduce significablemente los costos y tiempo de recuperación de la red ferroviaria, de corredores vertebrales, como Cali-Mapa-Barrancabermeja-La Dorada-Bogotá, La Dorada-Neiva, Armenia-Buga-Buenaventura, Buga-Santi-Popayán, entre otros.

La comunicación por vía férrea, entre ciudades de las costas Atlántica y Pacífica y los principales polos de desarrollo (corredor nuevo, como Barrancabermeja- Medellín-Pereira-Armenia), debe ser un objetivo impostergable, para responder al desarrollo integral y equitativo de la nación y a la integración con el comercio internacional.

Reducir el costo y la gestión del tránsito-transporte, por carretera, debe ser un objetivo prioritario, para competir con eficiencia, interior y exteriormente.

Ambiental y económicamente, el transporte ferroviario es ampliamente favorable.

Una locomotora de 1000 caballos de potencia, arrastra en terreno ondulado 700 toneladas útiles, mientras que una tractamota de 350 H.P., arrastra 30 toneladas, en similares condiciones de terreno.

El sistema ferroviario, reduce costos operacionales y de transporte de carga y pasajeros, reduce contaminación ambiental y la congestión del tráfico en las carreteras. Mejora la estabilidad y durabilidad de las carreteras. La recuperación, ampliación y modernización, del modo de transporte ferroviario, debe ser parte integral e impostergable del desarrollo vial nacional, pero bien contratado.

PROBLEMAS CON COMBUSTIBLES E INFRAESTRUCTURA VIAL

El precio de los combustibles debe tener correspondencia con los costos reales de producción y la tasa impositiva y de ganancia.

Colombia ocupa el cuarto lugar como productor de [petróleo](#) en Latinoamérica. Está entre los países con más altos precios de los combustibles y más deficiente infraestructura vial en el hemisferio.

Desde hace años los gobiernos, por todos los medios, difunden el sofisma que el Estado subsidia el consumo de los combustibles. El precio minorista del galón de gasolina supera los \$8.600, equivalente a US\$2,4/galón, similar al de EE. UU. A pesar de que esa nación importa más del 60% de su consumo, dispone de excelentes carreteras y el ingreso per cápita es 7 veces el colombiano.

Los costos de producción de combustibles, en Colombia, con cifras aproximadas, son: costo medio de producción de crudo es US\$32/barril en planta de refinación. Refinado en plantas eficientes, de 75\$/barril. El rendimiento en producción de combustible debe ser, al menos, del 95% por barril. En este aspecto Colombia tiene problemas, por obsolescencia de planta de refinación (rendimiento 75%). No obstante la deficiencia, al cambio presente, sin impuestos, en punto de carga de planta de refinado, el costo por galón de combustible, no supera los \$3.200/galón. El transporte, por carretera, que es el más costoso, no supera los \$100/galón/galón. Estas cifras nos dicen que el valor de producción, en punto de distribución minorista, incluidos los márgenes de comercialización-utilities al minorista, no supera los \$3.500/galón, sin impuestos. En diferentes debates en el Senado, hemos sabido que los impuestos rondan el 38%. Vale precisar que estos deben liquidarse sobre costos de producción del combustible y no sobre el acumulado de la diversidad de tasas impositivas. Lo anterior nos demuestra que el precio de los combustibles, en surtidor, no deben exceder los \$4.800/galón, incluidos los impuestos y factores de compensación. Hay diferentes análisis de costos de producción de combustibles, que llegan a resultados similares.

Para justificar los especulativos precios de los combustibles, el Gobierno toma el precio del barril en el golfo de México. ¿Tiene que comprarlo allá? No. Por tanto no puede, legalmente, imponer costos que no ha cubierto.

[Ecopetrol](#) y multinacionales producen, en promedio, 785.000 barriles diarios, en Colombia, suficiente para atender la demanda interna para producción de combustibles (215.000 barriles/día).

Por irresponsabilidad en la sostenibilidad y operación de la infraestructura de refinación (Barranca y Cartagena), tiene que importar alrededor de 60.000 barriles/día, de la demanda.

El Gobierno, a través de sus ministros, ante los cuestionamientos por los precios de los combustibles, finalmente se limita a expresar que maneja precios de oportunidad. ¿Es el sinónimo de especulación oficial? Tiene el poder dominante en el mercado.

El precio de los combustibles debe tener correspondencia con los costos reales de producción y la tasa impositiva y de ganancia. En Colombia, depende de las órdenes impuestas por el FMI, el Banco Mundial y las transnacionales petroleras y, ahora, el pretexto táctico para satisfacer a los accionistas privados y sostener el perverso negocio del etanol.

El Congreso está en deuda con los ciudadanos. No quiere responsabilizarse con el trámite de la ley que determine la fórmula única, que defina el precio al consumidor en surtidor. Debe hacerlo este año.

La sobretasa al consumo, con el destino que le dan hoy, distinto al motivo de su creación, no se justifica. Las calles y carreteras están mucho peor que antes de la vigencia de ella. Los colombianos pagan más de \$10,0 billones anuales por concepto de sobretasa. Con esa plata se podrían pavimentar más de 2.000 kilómetros por año.

La red vial nacional pavimentada no supera los 17.000 kilómetros. La red vial terciaria (140.000 km), está en franco abandono.

Los principales corredores viales están concesionados, bajo términos contractuales lesivos a los intereses nacionales y con precios de peajes entre los más caros del mundo.

Las concesiones no son malas per se. El resultado negativo proviene de los términos técnicos, económicos y jurídicos contractuales, que prevalecen durante la contratación y desarrollo de estas y los intereses que determinan el marco legal que las rige y el beneficiario.

Además de sobretasa y precios de especulación de combustibles y tener las peores carreteras del continente, los precios de los peajes son los más altos del hemisferio. Mientras en el resto de países latinoamericanos el precio del peaje fluctúa entre \$10 y \$20 pesos por kilómetro, en Colombia, cobran entre \$30 y \$40 por kilómetro, con una modulación de 70 kilómetros entre peajes. En muchos casos están mucho más caros.

Pero a pesar de esta cascada de sobrecostos en la canasta transportadora, el director de la ANI, desde Luis Fernando Andrade, anuncia siempre que instalarán peajes cada 40 kilómetros. Inicialmente los previeron cada 70 kms.

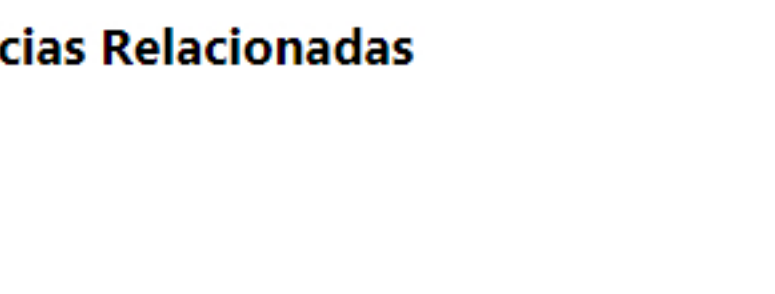
Es la consecuencia del irresponsable manejo de las concesiones y de la infraestructura vial y las previsiones porque las concesiones viales de cuarta generación no son viables vía peajes, por TPD. Prácticamente todos los corredores viales de alto TPD están comprometidos con 8 concesionarios.

Son factores negativos del panorama y perspectivas del desarrollo nacional, en particular del sector transporte, que tienen directa incidencia en la costo y precios de todos los productos y en la inequidad en la redistribución del ingreso. Son circunstancias y hechos, verificables y cuantificables, que deben ser materia de análisis para la contratación de infraestructura y la fijación de políticas de precios, específicamente sobre combustibles, peajes y costos de vías.

Si los compromisos con el poder económico-financiero internacional impiden adoptar una política soberana en materia de precios de combustibles, el Gobierno, como gesto de solidaridad y responsabilidad social y política, y con el desarrollo de la nación, debe autorizar la importación de combustibles, sin aranceles y control de precios, pues no tendrían justificación ya que el crudo nacional puede ser comercializado con el mejor postor internacional y así lograr las ganancias exorbitantes que procura, sin afectar a las multinacionales que extraen [petróleo](#).



Contáctenos



Noticias Relacionadas

