

**La Infraestructura de Transporte Vial Colombiano Como Instrumento a la Competitividad
del País**

Jheraldy Padilla Domínguez

Universidad Santiago de Cali

Seccional Palmira

Nota

**Diplomado. Profesora: Paola Andrea Castaño. Diplomado en legislación de Tránsito
y Transporte. Programa de Derecho Universidad Santiago de Cali. Seccional Palmira.**

La correspondencia relacionada con este documento deberá ser enviada a

jinpd1996@hotmail.com

Abstract

The investment by the Colombian government in improving road infrastructure, is an issue of great importance for the economy and society in general. Colombia presents a significant lag in relation to the development of national land routes, whose progress throughout history has been through four different generations, each with its own characteristics, errors and successes that are attempted to improve with over the years. The fourth generation of the works is perhaps the most important for the country because it meets all the experience gained in the past and raises the execution of large buildings, which undoubtedly increase the competitiveness the economy, encouraging trade and facilitating the transit of people and goods in shorter time and at lower costs.

La Infraestructura de Transporte Vial Colombiano Como Instrumento a la Competitividad del País

La infraestructura vial de transporte en Colombia es uno de los aspectos más importantes y relevantes que influyen sobre la competitividad interna y externa del país, afectando notoriamente el crecimiento económico y el desarrollo sostenible. Según el ranking global de competitividad realizado por el Foro Económico Mundial, para el año 2018-2019, Colombia se ubicó en el puesto 60 entre 140 países con un índice de 4.3%, resultado que ha causado grandes preocupaciones en cuanto al camino que debe seguir el país para llegar a ser más competitivo por medio de la infraestructura de transporte vial. (Foro Económico mundial, 2019). La correcta infraestructura vial juega un papel importante en la competitividad comercial del país, dado que en Colombia el principal modo de transporte en el proceso de distribución o comercialización de los diferentes bienes se realiza a través de carreteras, permitiendo la comunicación de las diferentes regiones del país y de este hacia el resto del mundo. Por lo tanto, la infraestructura se constituye como un medio a través del cual las actividades económicas crecen y se desarrollan.

Hoy, Colombia es parte del grupo de los países que se encuentran en vía de desarrollo, lo cual exige que a medida en que se incrementen sus avances económicos y sociales, se proporcione a su vez una modernización en la infraestructura física del país, por medio de la cual se establezca el éxito de todas las actividades comerciales que hacen más competitiva una economía a nivel mundial y además fomenta beneficios a la sociedad en cuanto a las mejoras referentes a la calidad de vida y reducción de la pobreza, pues

teniendo en cuenta la trayectoria de la nación, se identifican visiblemente los enormes retrasos generados en la construcción de vías más modernas debido en gran parte, al elevado índice de corrupción en el sector público, los fuertes cambios en los sistemas de contratación para la ejecución de obras, demoras en los desembolsos de los recursos destinados a la construcción de carreteras, recorte en los presupuestos que dejan como resultado obras inconclusas o de pésima calidad que a futuro requieren de correcciones con obras adicionales o complementarias, entre otros factores de orden social, económico, político e incluso externos al Estado, tales como desastres naturales, cambios climáticos, inseguridad por parte de grupos al margen de la ley, que también se consideran como un obstáculo en el desarrollo de los diferentes proyectos.

Ahora bien, Colombia en materia de infraestructura vial no solo cuenta con carreteras de primera, segunda y tercera generación, sino que afortunadamente son cada vez más los proyectos enfocados a las concesiones de cuarta generación (4G), donde estos últimos están tomando el punto base como desarrollo de infraestructura vial pues tienen como propósito brindarle al país la posibilidad de mejorar las comunicaciones interregionales, y así aumentar el crecimiento y desarrollo del sector.

Respecto a los avances que se han realizado recientemente se encuentran el fundamental y el cual es el generador del desarrollo vial es la serie de proyectos de la Cuarta Generación de Concesiones (conocidas como carreteras 4G), proyecto que se trata de la construcción y la rehabilitación de más de 7.000 kilómetros de vías, que contemplan dobles calzadas ; 1.300 viaductos y 141 túneles a través de 40 proyectos que deben ser ejecutados en un periodo de 6 años a partir del momento en el que se adjudiquen, pero también se incluyen otros proyectos importantes como La Ruta del

Sol (parte de la tercera generación de concesiones) y las Vías para la Equidad. Sin embargo, los dos primeros son los proyectos de infraestructura vial más ambiciosos de la historia reciente del país y con los que se espera crear un punto de inflexión para la competitividad de los productores de muchas regiones. Estos proyectos como el de la Ruta del Sol o las carreteras 4G son inversiones diseñadas para conectar mejor al país y al ver la necesidad de una mejor infraestructura vial, por las condiciones comerciales a las que se enfrenta y proyecta el país, por el deseo de ser más competitivo ante mercados internacionales y aprovechar los beneficios de la apertura económica por eso se pensó en crear un programa de infraestructura de carreteras que le brindara a la red vial del país cierta ventaja en la distribución de sus productos, tanto nacional como internacional. En el primer caso, la intención es conectar la capital de la nación con la costa del país a través de una vía de doble calzada de algo más de 1000 km. Por su parte, el proyecto de las 4G es mucho más grande en el que incluye 29 obras a lo largo del país. El caso de las 4G es el más importante y conocido con justa causa: en las primeras 19 obras la inversión total que se va a realizar en los próximos años está en las cercanías de los 23,7 billones de pesos, lo que equivale al 10,5% del presupuesto de la nación para el año en curso (Vicepresidencia, 2015).

Los beneficios de esta serie de inversiones serían prácticamente inmediatos. En el caso de las personas que buscan viajar por el país, podrán hacerlo en un menor tiempo y habrá una mayor variedad de lugares a los cuales viajar con facilidad de manera terrestre. El transporte de mercancías también estará beneficiado porque cuando se reduce el tiempo de transporte se reduce el costo en gasolina, llantas para los vehículos, además de aumentar la cantidad que se puede transportar en el mismo tiempo.

Pero, el desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia es incipiente, sobre todo en su componente vial, que representa más del 80% de las toneladas de carga movilizadas al año. Falencia que perjudica la competitividad de las empresas del país al incrementar sus costos; esto es explicado en gran medida, por la carencia de un marco de planificación de largo plazo que permita priorizar la construcción de las obras críticas para la competitividad, en especial las que más dinamizan los flujos de comercio exterior y que fortalecen la integración del mercado. (Rojas,2016).

El atraso de Colombia en infraestructura vial es tan representativo, que en algunos indicadores como el tamaño de la red vial arterial pavimentada por habitante, Colombia se encuentra incluso por debajo de países de ingresos más bajos como Bolivia, Ecuador o Venezuela.

La competitividad por su lado, permite beneficiarse a gran escala, pues además de implicar mayores niveles de productividad, también genera confianza para la realización de negocios internos como a nivel internacional trayendo consigo mayor inversión extranjera al país. La adecuada y eficiente inversión en infraestructura vial permite que el transporte de mercancías se dé a un costo más competitivo comparado con productores similares de otros países, además permite la rápida movilización de los bienes para su mejor comercialización, donde ha ganado un papel protagónico en el desarrollo y sostenibilidad de la economía (Forero, 2014).

Es importante analizar el objetivo de la inversión en infraestructura vial como instrumento de la competitividad comercial en Colombia, pues se tienen en cuenta las diversas condiciones económicas, geográficas, sociales y ambientales del país cuando se refieren a las estrategias de competitividad; además el sector transporte

es un factor importante para la economía, ya que permite vincular las diferentes actividades sociales y económicas, beneficiando la comunicación entre zonas, acortando distancias, reduciendo tiempos y disminuyendo enormemente los costos derivados del transporte.

Así mismo, es inevitable pensar que una infraestructura adecuada de transporte vial permita mejorar el desarrollo regional mediante la conectividad de los centros urbanos con las zonas rurales, y la unión de las regiones más apartadas o aisladas del país, con la finalidad de mejorar la comercialización y se logren mejores y altos estándares competitivos a nivel general, buscando mejorar el desarrollo y crecimiento económico del país.

Por otra parte, cabe mencionar que para Colombia es importante formar parte de la Alianza del Pacífico, la cual es una iniciativa de integración regional conformada por cuatro países miembros: Chile, Colombia, México y el Perú, con el propósito de “profundizar la integración entre éstas economías y definir acciones conjuntas para la vinculación comercial con los países asiáticos de la cuenca del Pacífico”.(Foro técnico de cooperación de la alianza del pacifico,2019), sobre la base de los acuerdos comerciales bilaterales existentes entre los Estados parte; ya que con esta alianza se pretende mejorar la integración y articulación económica y política del país, lo que logra o estima generar mayor desarrollo económico y social, esta Alianza es diferente a los demás acuerdos de integración regional, debido al papel que puede tener el país en la inserción internacional, ya que:

La Alianza puede contribuir de manera definitiva a profundizar la internacionalización de la economía colombiana, a fortalecer las exportaciones manufactureras y a

diversificar los sectores receptores de inversión extranjera, elementos necesarios para que el país pueda mantener un crecimiento sostenido en el mediano plazo. Según M. Reina, en la conferencia de la alianza del pacifico, 2013.

Por su parte, (Caballero, 2013), analiza que Colombia tiene una posición geográfica excelente, debido a que cuenta con el acceso a los océanos Pacífico y Atlántico, la conexión del hemisferio norte con el sur y está cerca del canal de Panamá, lugar en el cual transitan las mayores embarcaciones del mundo, dando como resultado gran cantidad o flujo comercial y económico, lo cual lo beneficia debido a que le permite obtener una mayor competitividad mediante el uso de la actividad portuaria. Es por ello que usar estas ventajas estratégicas le generará al país un gran avance en el comercio, puesto que estas medidas afectarán positivamente en la competitividad y esto impulsará el desarrollo económico para el país.

Sin embargo, Colombia continua presentando dificultades frente a la infraestructura de transporte vial, ya que ésta no es lo suficientemente desarrollada y preparada para generar un impacto positivo en el comercio, por lo cual genera una desventaja para el país ocasionando que sea menos competitivo frente a los demás países de la Alianza pacífico, lo que afecta seriamente el desarrollo del país, contribuyendo a que la pobreza sea más alta especialmente por la dificultad de acceso o la mala calidad de los servicios básicos que limitan el crecimiento industrial especialmente por los sobrecostos.

A manera de ejemplo, según el Banco Mundial, entre el 20 y el 30 por ciento de los costos de producción en Colombia resultan de la mala calidad de la infraestructura de

transporte. Este valor es entre el 7 y el 15 por ciento mayor que en países como Ecuador, Perú o Venezuela.

De igual forma, estos indicadores explican que Colombia presenta un rezago considerable en la inversión en infraestructura de transporte y que requiere de grandes cambios para mejorar la productividad y competitividad de sus sectores productivos. Los requerimientos de inversión para el movimiento de carga son las obligaciones más grandes que hay en el país y abarcan tanto el mantenimiento y rehabilitación de las vías en mal estado, como un mejoramiento de la red vial.

Es por ello que el gobierno pone en marcha las concesiones para las vías de tercera generación, aplicadas a partir de 2001 con el objetivo de la conservación integral y uniforme de las carreteras. Adicionalmente, se incorporó un nuevo concepto denominado corredor vial, el cual hace mención a la creación de una serie de vías que permitan la comunicación entre los centros de producción, consumo, distribución y comercialización, mejorando de esta forma la productividad y competitividad de las mallas viales nacionales y los índices de exportación del país (Fandiño & Reyes, 2012), buscando mejorar persistentemente la competitividad del país mediante el aumento en la calidad de su infraestructura vial.

Por otro lado, Laura Bono, en su conferencia de infraestructura física en la región sudamericana y su relación con los procesos de integración comercial, especifica la importancia de la relación entre los procesos de integración comercial y la infraestructura de transporte, menciona que no sólo debe establecerse una red de transporte eficiente y en buen estado, sino que también deben existir buenos procesos de integración entre los países cercanos, en este caso toda la región latinoamericana, instaurando así un mejor comercio

internacional. Resaltando la importancia del territorio en su conjunto, estableciéndolo como esencial para generar estrategias similares para todos los países que se encuentran en América del Sur, con el fin de eliminar los caos e indulgencias que suceden en las fronteras de los Estados y de esta forma facilitar la inserción al mercado global, puesto que al aplicarse este tipo de estrategias facilita la integración, promoviendo la competitividad regional, ampliando los mercados y generando economías de escala.(Bono,2014).

Por su parte, Carlos Rodríguez, al observar el transporte de carga en Colombia, identifica que el transporte de carga por carretera representa un factor esencial para la economía del país, debido a que aproximadamente el 71% de la carga es transportada por tierra ya que existen 756 km que se encuentran en operación; de estos 592 km se utilizan para el transporte de carga y 164 km el para transporte de pasajeros lo cual lo convierte en el medio por excelencia para tener los productos al alcance del consumidor, ya sea nacional o internacionalmente,(Rodriguez,2016).

Adicional a esto, al analizar y observar la red de carreteras de alta calidad en el mundo, es decir dobles calzadas o autopistas, se observa que en Colombia, si bien se han logrado algunos avances de ejecución en los últimos años se pasó, entre los años 2009 y 2018, de 480 km de dobles calzadas a 896 km, todavía existe un atraso importante en materia de vías para la competitividad.

Además, La ANI (Agencia Nacional de Infraestructura) estima que alrededor de 1.322 km se encuentran deteriorados y presentan problemas de invasión del corredor férreo y hurto de la infraestructura y describe en detalle las problemáticas del transporte vial, relacionadas principalmente con la antigüedad de los vehículos y su poca capacidad de carga, los factores externos como los derrumbes naturales, la inseguridad y los constantes

paros de algunos sectores productivos, generando altos costos de transporte e impactando en los tiempos del recorrido entre los principales puertos y distribuciones del país, y concluye con que la creación de estrategias puede permitir alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional.

La situación es tan preocupante que los cálculos de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), en su bitácora de agosto del 2018, muestran que por cada desvío que los transportadores tienen que hacer por cuenta del mal estado de las carreteras, un viaje les puede valer hasta US\$250 más, en el caso del transporte de barriles de crudo, por ejemplo, mientras que producir una de estas unidades cuesta US\$5, movilizarlo cuesta US\$15, es decir, hasta tres veces más. (Cámara de Infraestructura,2018)

El atraso y las deficiencias de la infraestructura vial en Colombia tienen muchas causas, y dependen de cada sector, pero existen ciertas características comunes como cuando la infraestructura se planea y se diseña para cumplir metas de muy corto plazo, la calidad de las obras no es prioridad para el Estado especialmente por la poca efectividad y la falta de compromiso de las interventorías, los mecanismos de contratación suelen acabar en sobrecostos y retrasos que fluctúan en promedio entre un 30 y un 50 por ciento de lo proyectado especialmente a la contratación de diseños incompletos, a problemas de los predios, deficiencias con la solicitud de las licencias ambientales y a los mecanismos de consultas previas además de un factor determinante como lo es la contratación, la construcción y la interventoría de obras que han demostrado ser un foco de corrupción billonaria.

Una explicación a esos sobrecostos, según Juan Carlos Rodríguez, presidente de Colfecar (Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera), es la falta de mantenimiento de las vías. La situación en general ha mejorado por aumento de la participación de las inversiones en infraestructura en el PIB, y eso nos pone a tono con los demás países, sobre todo con los de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Sin embargo, un hecho preocupante son las ineficiencias en el mantenimiento vial. La falta de recursos provenientes de los peajes y el presupuesto de los municipios es insuficiente. (Rodríguez,2018).

En ese sentido, un análisis de Colfecar, con datos de un modelo desarrollado por un consultor del Departamento Nacional de Planeación (DNP), dice que el costo para movilizar 220 millones de toneladas en modo carretero con las condiciones actuales de las vías es de US\$8.842 millones. Sin embargo, “en el caso de que se ampliaran los tramos que presentan capacidad insuficiente, los costos se reducirían a US\$8.078 millones” (Portafolio, 2018 párr. 10).

El último Reporte Global de Competitividad del Foro Económico Mundial presentó reiteradamente las falencias de la infraestructura de Colombia. Sobre esto, lo más preocupante fue el desempeño comparado al reporte del 2007: en ese primero, el ranking de calidad de vías nos posicionó en el puesto 86, hoy en el 126; y en infraestructura de transporte la caída en términos de competitividad, dicho panorama tampoco nos deja muy bien parados frente a los otros países de la región. De acuerdo con el Consejo Privado de Competitividad la calidad de la infraestructura ha desmejorado en los últimos años, pues mientras que en el 2006 el 67% de los países superaba a Colombia en ese ítem, en el 2016 ese porcentaje se incrementó a 81,9%, ubicando al territorio nacional en el puesto 113 de

138 países. Si hay algún confort, es que durante estos 10 años hubo una mejora constante en el puntaje para estas categorías. Por su lado, el Departamento Nacional de Planeación expuso esta misma problemática y algunas de sus repercusiones en el Plan Nacional de Desarrollo (2014-2018): “El atraso en la provisión de infraestructura logística y de transporte ha sido señalado en repetidas ocasiones como uno de los principales obstáculos para el desarrollo económico y la consolidación de la paz en Colombia” (Plan Nacional de Desarrollo, pag.126,2018). A raíz de una evidente falta de inversión en este tema, los últimos dos gobiernos nacionales han dedicado parte de sus esfuerzos a mejorar la infraestructura vial del país en proyectos como la Ruta del Sol y las vías 4G (oficialmente, Cuarta Generación de Concesiones). (Plan Nacional de Desarrollo, 2018).

No será sorpresa para nadie que Colombia no tiene una buena calidad de vías, en efecto, los medios de comunicación y la misma población se mantienen en un ciclo continuo de crítica frente a la infraestructura vial del país. De igual manera, es necesario conocer el verdadero estado de la red vial: del total nacional, el INVÍAS (2016) determinó que únicamente el 72% de las vías están pavimentadas y del total, el 25% está en condiciones malas o muy malas. Debe ser de preocupación que uno de cada cuatro kilómetros de vía esté en malas condiciones, empero, existen matices a este resultado. Algunos departamentos como Bolívar, Caldas, Nariño, Quindío y Tolima tienen al menos el 79% de sus vías en buen estado y ninguno tiene más del 5% en un estado malo o muy malo. Por otro lado, Cauca, Córdoba y en particular Sucre tienen grandes retos por delante con más del 40% de sus vías en las dos categorías más bajas y algunos otros como Magdalena y Meta tienen menos del 20% de sus vías en los mejores estados en donde más de la mitad son regulares.

En otras palabras, se planea una infraestructura de mala calidad y con una visión de corto plazo, cuya construcción tarda entre un 45 y 60 por ciento más de lo establecido en el cronograma inicial; lo que cuesta en promedio entre 30 y 50 por ciento más por encima de lo planeado y, por problemas de corrupción, se ejecuta con un valor equivalente al 70 por ciento del presupuesto original.

Este proceso crea la necesidad de hacer inversiones en mantenimiento y reconstrucción antes de lo previsto, llevando al déficit y reduciendo los recursos para inversiones nuevas. Claramente, la repetición sistemática de esta situación ha llevado al país al estado en que se encuentra hoy en día.

Ahora, frente a la calidad en infraestructura, Colombia ha mostrado por años ser una sociedad para la cual este parece ser un asunto menor. La calidad no es un resultado directo y natural del crecimiento económico y de la inversión. Sino que es un insumo que debe planearse y exigirse como parte integral de un proyecto; y debería ser un componente esencial en todas las actividades del Estado.

Alcanzar altos estándares en cubrimiento y calidad no es un problema técnico sino político. La tecnología y la ingeniería necesarias para construir una infraestructura de calidad están disponibles, pero no existe la voluntad política para realizar proyectos ambiciosos y de gran impacto, como sí ocurre en los países desarrollados. (Razón pública,2013).

Estas decisiones, con frecuencia, se excusan en las limitaciones financieras. Sin embargo, en todos los países y ciudades del mundo las necesidades de inversión en infraestructura corresponden a un porcentaje muy alto de los recursos disponibles y lo que define su ejecución es la visión de la clase dirigente. Parte del problema en Colombia se

deriva de una clase política con visión de corto plazo y centrada en sus intereses personales y electorales.

A pesar de las críticas de algunos sectores por las demoras y los cambios en las condiciones de contratación, la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) es un paso adelante. La decisión de tener estudios más detallados, de cambiar muchos de los incentivos perversos dentro de los procesos de contratación, de realizar una planeación estratégica y fijar prioridades en las obras, y de adoptar pactos anticorrupción es sin duda un gran acierto.

Aunque el trabajo de agencias como la ANI para sacarnos del atraso es invaluable, no se ve con claridad quién está pensando en la Colombia del futuro. Toda la infraestructura que se está licitando o construyendo nos va sacar del atraso, pero no va a ser suficiente para que seamos competitivos dentro de 25 o 30 años.

Sí se quiere un país integrado y más competitivo en una economía global se necesita iniciativas ambiciosas en infraestructura que sean ejecutables y que, además de mejorar la calidad de vida y la productividad, den ejemplo y contribuyan a construir una sociedad capaz de competir con los mejores países del mundo. En este sentido hay que reconocer la iniciativa del Ministerio de Transporte dentro de la ley de infraestructura la ley 1682 de 2013, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias, donde en su artículo 2, establece un sistema de crecimiento vial para optimizar el crecimiento y competitividad del país:

... **Artículo 2°.** La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren

relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos... y los Decretos 3049 de 2013 y Decreto 476 de 2014 para crear una agencia de planeación que tenga una mirada de largo plazo sobre este sector.

En referencia a la concentración de transporte de pasajeros, un estudio de la ANIF (2016) afirmó que el 89% de los pasajeros que se transportaron dentro del país lo hace de manera terrestre. Por su parte, en el transporte de carga la investigación reportó que el 73% de las toneladas de bienes transportados utilizan el modo vial. Este hecho supone que, de no tener cierta calidad de infraestructura vial, el transporte de personas y de carga será mucho más complicado que lo que debería. Sobre esto, que haya tanta concentración no es un reflejo de la elección de individuos y productores por elegir las vías dada su calidad sino porque implica que la situación de otros medios de transporte es de menor accesibilidad o mayores costos.

A pesar de las mejoras recientes con los proyectos de infraestructura vial que se tienen presupuestados, para el país, es de suma importancia mejorar la calidad de la infraestructura vial si espera mejorar su competitividad. Un efecto del atraso de este aspecto es que los costos del transporte sean persistentemente altos y, por lo tanto, hace que los bienes de consumo sean más costosos. Así que, es suficiente con mejorar las vías del país para que el costo de vida se pueda reducir.

Por otro lado, al tener bienes colombianos menos competitivos, los productores de bienes de consumo interno serán vulnerables ante importaciones, dado que no podrán competir con los bajos precios; mientras los productores de bienes transables tendrán dificultades en vender sus productos en los mercados internacionales. Ante la problemática, el desarrollo vial que se ha venido dando en los años recientes busca hacer un cambio en este estancamiento en la competitividad de los productores.

Es por esto que el Estado Colombiano debe buscar estrategias necesarias para fomentar el crecimiento, el desarrollo y la mayor comunicación entre las regiones, logrando alcanzar una infraestructura vial de alta competitividad y siendo impulsores de nuevos proyectos de carreteras, puertos marítimos, puertos secos, aeropuertos y pasos de frontera, para así lograr el mejoramiento del movimiento en los mercados internacionales; así mismo, se resalta la importancia de recuperar la cultura de estructuración de proyectos a través de realización de mejores estudios de pre-inversión, y de realizar una gestión contractual orientada a los resultados, fortaleciendo la institucionalidad y el marco jurídico de la vinculación de capital privado en el desarrollo y financiación de infraestructura física (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2013). El uso del modo de vías es indispensable no solo para la distribución de mercancías sino también el ser utilizado para el transporte de pasajeros, pues además de interconectar regiones dentro del país, también lo hace a nivel internacional; es así como se argumenta que el sector transporte genera dinámica a la economía pues también es fuente de empleos, mejor calidad de vida de los ciudadanos, eficiencia en la logística del comercio y mayor competitividad del país en general. También es necesario resaltar que el atraso en la generación de infraestructura además de provocar que las regiones, municipios o

corregimientos se mantengan en el atraso comercial, tecnológico, educativo, de salud e informativo, también desacelera el crecimiento de estas regiones, especialmente las más apartadas del país por su difícil acceso geográfico, como lo es la Amazonia o la Orinoquia.

Así mismo, por la falta de medios de transporte dispuestos a entrar a estas zonas geográficas, los precios de estos productos tienden a ser más altos, impactando negativamente el consumo, lo que incluso no solo podría generar una disminución de la demanda, sino también un desabastecimiento de productos de consumo para estas regiones.

Entonces, ¿qué efectos adicionales traería para la economía del país dichas situaciones? Pues si bien se sabe que, si la demanda de una economía es afectada negativamente, esto le resta dinámica al proceso productivo y como consecuencia se presentaría menor crecimiento económico propiciando así menos desarrollo o bienestar social, enfatizado principalmente en las regiones a las cuales se presenta mayor rezago de infraestructura vial. Como consecuencia de lo anterior, es cuando se presenta el desempleo, dificultad para prestar los servicios de salud, educación y seguridad por parte del estado, también se da la falta de alimentos, la falta de poder adquisitivo, menos tasas de ahorro y claramente menos tasas de inversión, entrando en lo que se conoce como el famoso círculo vicioso de la pobreza.

Finalmente del presente ensayo se puede inferir que la inversión Colombiana en la red vial del país, no ha sido suficiente ni se ha aplicado de manera eficiente, para lograr un crecimiento paralelo del sector transporte con el sector comercial del país, fenómenos como la globalización la apertura económica y la firma o posible firma de acuerdos bilaterales o multilaterales de comercio internacional, han generado un crecimiento acelerado del sector comercial en Colombia y han facilitado la incursión de productos

extranjeros y el aumento de la exportaciones desafortunadamente la infraestructura vial no ha crecido al mismo ritmo, disminuyendo la competitividad de los productores colombianos, tanto importadores como exportadores, por los altos costos de transporte entre los centros de producción y los puertos marítimos. Para que Colombia sea un país competitivo en el sector de comercio internacional, el transporte de carga debe ser una herramienta fundamental que permita mantener óptimos niveles de competitividad de los productos y servicios que este pueda ofrecer en los mercados internacionales y al mejorar la competitividad de Colombia desde su infraestructura vial, las ventajas son fundamentales, porque al tener un medio de transporte para el comercio de interior y exterior se permite la generación del desarrollo económico y la oportunidad para tener relaciones internacionales más amplias; además se van a disminuir los costos de viajes próximamente con las nuevas obras que se están haciendo sobre las vías de cuarta generación (4G), pues con esto se evita la congestión con las dobles calzadas, se mejoran los costos de viaje a los empresarios y se disminuye el costo a los consumidores.

En la medida que se tenga una buena infraestructura de transporte los costos de operación de los vehicules van a bajar sustancialmente, eso son variables que están relacionadas íntimamente, se disminuyen los tiempos de recorridos y si tienen una buena infraestructura los costos de operación también se van a bajar, por lo tanto, los costos de la mercancía también van a bajar.

El retraso de la infraestructura vial y las restricciones presupuestales hacen absolutamente indispensable la participación privada como las concesiones viales que de alguna manera presentan resultados positivos en cuanto a lo que más le interesa al país. El aislamiento de una gran parte del territorio colombiano, constituye y genera un

subdesarrollo económico y social de las poblaciones, generando actividades ilícitas, incremento del terrorismo. Los grandes centros de producción están concentrados en el interior a una gran distancia de los puertos, situación que eleva el costo de los bienes y afecta negativamente la competitividad del sector productivo, ésta deber ser una prioridad política. Colombia necesita con urgencia organizar y reestructurar la inversión en infraestructura para reducir el déficit, mejorando la cobertura y la calidad, y diseñar una estrategia ambiciosa de crecimiento e inversión que nos prepare para ser competitivos en el futuro y para cumplir con nuestra cuota de responsabilidad intergeneracional, es por eso que Colombia necesita empezar a dirigir las vías del país comenzando a pensar en proyectos a largo plazo, que sean reguladas eficientemente y que sean construcciones que no necesiten ser reparadas en corto tiempo sino que tengan una funcionalidad garantizada por periodos entre los 25 a 30 años para alcanzar una competitividad alta en materia de infraestructura a nivel de vías en Latinoamérica.

Referencias

- Ávila, M. L. (2005). Concesiones viales como resultado de la evolución histórica, política y económica de Colombia. Recuperado el 25 de 09 de 2016, de Universidad Javeriana:<https://repository.javeriana.edu.co:8443/bitstream/handle/10554/220/pol33.pdf;jsessionid=1CFE2089B0BA20D9A465D86FF579B0FE?sequence=1>.
- Bono, L. M. (2014). Los proyectos de infraestructura física en la región sudamericana y su relación con los procesos de integración comercial (2000-2010). Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Universidad Nacional de la Plata:
http://www.iri.edu.ar/images/Documentos/maestria/tesis/tesis_bono.pdf Bohórquez, L., &
- Cámara Colombiana de Infraestructura (2018), “La Cámara presenta análisis de los decretos anunciados por el Gobierno Nacional, ante la ola invernal” Página web
http://www.infraestructura.org.co/noticiasprincipales.php?np_id=434, consultada 15 julio de 2019.
- Cárdenas, M., Gaviria, A., & Meléndez, M. (agosto de 2005). La infraestructura de transporte en Colombia. Recuperado el 25 de 09 de 2016, de Fedesarrollo:
http://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/11445/1035/1/Repor_Agosto_2Cardenas_Gaviria_y_Melendez.pdf
- Consejo privado de competitividad. (2018). Informe Nacional de Competitividad 2017- 2018. Bogotá D.C.: puntoaparte bookvertising. Recuperado el 1 de marzo de 2017, de
http://compite.com.co/wp-content/uploads/2016/11/CPC_Libro_Web_2016-2017.pdf

Fandiño, N. Z., & Reyes, O. L. (octubre de 2012). Diagnóstico de la infraestructura vial actual en Colombia. Recuperado el 20 de febrero de 2017, de Universidad EAN:

<http://repository.ean.edu.co/bitstream/handle/10882/3405/ZamoraNelida2012.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

Forero, F. (2014). La infraestructura logística como herramienta competitiva en Colombia. Bogotá D.C.

Ley de Infraestructura Vial, ley 1682 de 2013

Legiscomex (2018) el desarrollo de la infraestructura en Colombia,

<https://www.legiscomex.com/Documentos/DESARROLLO-INFRAESTRUCTURA-COLOMBIA-RCI285>

Ministerio de Obras Públicas. (s.f.). Sistemas inteligentes de transporte en obras

concesionadas de Chile. Recuperado el 28 de abril de 2017, de MOP:

<http://www.mop.cl/CentrodeDocumentacion/Documents/Concesiones/cgc-sit.pdf>.

Ministerio de transporte (2005), Oficina asesora de planeación, Grupo planificación sectorial,

“Caracterización del Transporte en Colombia Diagnostico y Proyectos de Transporte e Infraestructura” Bogotá Febrero 2005.

Pérez, Gerson (2005),” La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia” Documento de trabajo sobre Economía Regional, No 64 publicado por el Banco de la República, Octubre 2005.

Reina, M. (junio de 2013). Importancia de la Alianza Pacífico para Colombia. Recuperado el 26 de 04 de 2017, de tlc.gov:

<http://www.tlc.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=68>

655&name=IMPORTANCIADDE_LA_ALIANZA_DEL_PACIFICO_PARA_COLOMBIA.pdf&prefijo=file.

Revista portafolio (septiembre de 2018), Atraso vial le cuesta unos \$5,6 billones al sector transporte, <https://www.portafolio.co/economia/atraso-vial-le-cuesta-unos-5-6-billones-al-sector-transporte-521140>.

Revista semana (octubre de 2018), ¿Cómo estamos en calidad de infraestructura? Competitividad, <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/infraestructura-la-transformacion-de-un-pais/articulo/como-esta-colombia-en-calidad-de-infraestructura/563106>.

Revista razón publica (agosto de 2013), La infraestructura física en Colombia: deficiencias y principales desafíos, <https://www.razonpublica.com/index.php/econom%C3%ADa-y-sociedad/6995-la->

Rodríguez, C. M. (Julio de 2013). Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Universidad del Rosario: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4537/1015404763-2013.pdf?sequence=1>.

Sosa, Juan (2008), “¿Puede Colombia dar un salto en la construcción de infraestructura?” Revista Infraestructura & Desarrollo No. 26 Página 40, Noviembre/Diciembre 2008.

World Economic Forum. (2016-2018). The Global Competitiveness Report 2016–2017. Geneva. Recuperado el 1 de marzo de 2017, de http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.p

