

El desarrollo de la infraestructura vial se ha convertido en la tabla de salvación de la economía colombiana, en medio de un entorno internacional incierto y con un ajuste fiscal cada vez mayor.

## CONSERVE SU DERECHA

Los protagonistas de ese fenómeno son las concesiones de cuarta generación (4G), cuya primera ola arrancó a fines del año pasado y que abarca la construcción de once proyectos viales por más de 11 billones de pesos. Se espera que a mediados de este año inicie la ejecución de la segunda ola, con nueve proyectos por más de 10 billones de pesos y, si bien la tercera ola contempla otros nueve proyectos, por ahora solo está asegurada la financiación de algunos de ellos por la estrechez de las finanzas públicas.

Hasta ahí las buenas noticias, porque el otro gran beneficio económico de estas billonarias obras está en veremos. Hablo del aumento de la productividad de la economía, por las mejoras logísticas inherentes a la mayor velocidad que deberían permitir las dobles calzadas.

Los problemas en este frente son diversos. El primero es una zona gris jurídica que hace que uno no sepa cuál es la velocidad máxima permitida en las dobles calzadas que van emergiendo a lo largo y ancho del país. La Ley 1239 de 2008 establece que la máxima velocidad en carretera es 120 kilómetros por hora, pero aclara que las velocidades autorizadas deben ser determinadas por el Ministerio de Transporte o la gobernación respectiva. Vaya uno a saber si ha sido gracias al Ministerio o a las gobernaciones, pero las nuevas dobles calzadas están sembradas de señales que indican que la máxima velocidad permitida es 80 kilómetros por hora en un tramo, de 60 kilómetros por hora en otro tramo, o de 40 o 30 dependiendo del parador que haya al lado.

¿Será que ningún funcionario del Ministerio de Transporte se ha preguntado qué sentido tiene invertir 30 billones de pesos en vías para andar a 80 kilómetros por hora o menos en las dobles calzadas? La respuesta la tiene un agente de tránsito, de los que manejan los radares en las vías, a quien le consulté el otro día y me dijo: "si no pasa de 110 no hay problema... usted va midiendo el margen".

Pero los problemas no terminan ahí: cuando al fin uno ve un trayecto considerable de doble calzada donde la velocidad permitida es de 80 kilómetros por hora ("usted va midiendo el margen..."), se encuentra de repente con una pared: en la calzada derecha va un híbrido de Willis con Santana y en la izquierda un Renault 6, ambos a 30 kilómetros por hora, resistiéndose a dar su brazo a torcer y ajenos al trancón que están armando. Los países civilizados resolvieron este lío hace más de un siglo, con campañas masivas que transmiten un mensaje sencillo: el carril izquierdo solo es para adelantar. Si las autoridades colombianas pusieran en marcha una campaña efectiva que les diga a los conductores que conserven su derecha, aumentaría sustancialmente la velocidad promedio de las dobles calzadas, mejoraría la logística y se elevaría la productividad de toda la economía. Pero parece que la pedagogía no es el fuerte del Ministerio de Transporte.

Y eso para no profundizar en la manera como las dobles calzadas se han convertido en el gimnasio privado de rodillones que se apoderan de todo un carril para andar en bicicleta a 20 kilómetros por hora, flanqueados por una caravana de camionetas blindadas. Y es que una cosa es celebrar el paso de un alegre grupo de ciclistas profesionales, que entrenan con dedicación para salir adelante y poner en alto el nombre del país, y otra muy distinta ver cómo el tráfico se detiene a causa de la caravana de un rollizo ejecutivo que resopla con sus rubicundos cachetes, mientras que pedalea con dificultad ante la mirada impasible de los agentes de los radares.

La esperanza es lo último que se pierde, así que confiemos en que algún día el Ministerio de Transporte atienda estos temas, a ver si logramos sacarles los réditos económicos a estas inversiones de 30 billones de pesos. ¿Cuándo lo hará? Quizá cuando haya resuelto otras pequeñeces, como las pandillas de taxistas que se han convertido en la nueva autoridad vial en el país. ☺



**Mauricio Reina**

Investigador asociado de Fedesarrollo

