



FOTO: Revista Poder

ATENCIÓN A LA GESTIÓN VIAL

Es inadmisibles el abandono en el que se encuentran importantes vías del país, pese al alto recaudo por concepto de peajes que reciben la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Invías). Este deterioro de la infraestructura vial, además de reflejar la grave inestabilidad institucional que permea al sector de la infraestructura, evidencia profundas falencias en la planeación, la ejecución y el control de los recursos públicos y privados.

Los cuestionamientos a los dos sistemas de gestión vial del país, tanto el de las vías concesionadas, administradas por la ANI y financiadas a través de 121 peajes, como el de las vías estatales, gestionadas directamente por Invías con 32 peajes, se han intensificado en los últimos años, debido a los constantes incumplimientos, el evidente deterioro de la infraestructura y la falta de

mantenimiento. Esta situación ha puesto en entredicho la eficacia de ambos modelos.

El último informe presentado por la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) alerta sobre el deterioro de 2.055 kilómetros de carreteras bajo el programa de Gestión Vial Integral (GVI), un esquema operado por Invías, que paradójicamente fue creado para mantener en buen estado las vías no concesionadas. El estudio evidenció que cerca del 60% de la red presenta un estado regular, malo o muy malo. Por ejemplo, en el caso del departamento de Antioquia, donde el GVI abarca 372 kilómetros y cuenta con cuatro peajes, el 66,2% de la vía se encuentra en condiciones deficientes y solo el 12,6% de los recursos recaudados en los peajes se reinvierte en el proyecto.

La baja reinversión en corredores estratégicos ubicados en Antioquia, Santander y el tramo Honda–Guaduas–Villeta, donde los porcentajes de inversión no superan el 17 %, refleja el grave deterioro que hoy presentan estas vías. La situación resulta aún más crítica si se tiene en cuenta que, según la CCI, desde 2024 el Invías ha modificado la destinación de los recursos provenientes del recaudo de 21 peajes que, por mandato legal, debieron invertirse en el mantenimiento de dichos corredores. En lugar de ello, se habría estado redireccionando recursos hacia vías ubicadas en zonas donde el programa no tiene alcance legal, actuando en contravía de la ley.

Por otro lado, la incertidumbre institucional que reina tanto en el Invías como en la ANI, debido al cambio constante de directivos tiene en jaque la continuidad de proyectos estratégicos para el país. Esta alta rotación ha debilitado la planeación a largo plazo, la coherencia técnica de las decisiones y la ejecución de obras fundamentales para la conectividad. **Como consecuencia, no solo se está afectando la eficiencia de los corredores viales y desarrollo de las regiones, sino que también se está comprometiendo la seguridad vial,**

exponiendo a los usuarios a riesgos constantes y debilitando la confianza ciudadana en la gestión de la infraestructura.

Al fuerte rechazo que suscitan, con razones ampliamente justificadas, los peajes en diversas zonas del país, se suma ahora un factor que profundiza el malestar ciudadano: la falta de reinversión regional de los recursos recaudados. **Pedimos al Gobierno Nacional y a los entes de control asumir con seriedad la actual crisis de la infraestructura vial para que se adopten los correctivos inmediatos que garanticen el uso transparente, legal y eficiente de los recursos provenientes de los peajes.**

La recuperación de la red vial no puede seguir postergándose. El país demanda estabilidad institucional, planeación, transparencia y un compromiso real con la reinversión regional. **De lo contrario, los peajes seguirán siendo percibidos como una carga injustificada y las vías como un reflejo del incumplimiento del Estado, con graves consecuencias para la seguridad, la competitividad y el desarrollo del país.**



**JOSÉ
DAVID
NAME**

  **josedavidname**