



Bancolombia

# Comentario Económico del día

**ANIF** Centro de Estudios Económicos  
Asociación Nacional de Instituciones Financieras

Celebrando  
**45** Años

Director: Sergio Clavijo

Enero 23 de 2019

Con la colaboración de Nelson Vera, Daniel Beltrán y Alejandra Toro

## Los costos ocultos de la falta de mantenimiento vial

Los problemas de infraestructura del mundo emergente han tenido que ver con la precariedad en sus diseños-estructuración y la falta de financiamiento. En cambio, los problemas del mundo desarrollado se focalizan en la falta de adecuado mantenimiento, donde mucha de su infraestructura tiene antigüedad superior a medio siglo (ver *The Economist*, "Crumbling infrastructure is a worldwide problem", agosto 18 de 2018).

Por ejemplo, se estima que cerca del 20% de la red de Autopistas Interestatales de los Estados Unidos, impulsadas bajo la Administración Eisenhower (1953-1961), se encuentra en la categoría de "mal estado". Más aún, en el frente de puentes-viaductos se calcula que un 10% del total tiene fallas de tipo estructural. Este también es un tema álgido en Europa, donde dichos puentes "en mal estado" bordean un 30% del total. A raíz del sonado colapso del puente vehicular Morandi en Génova-Italia, a finales de 2018, se ha tomado conciencia sobre la importancia del buen mantenimiento a la infraestructura (ver *The Economist*, "Large economic gains can come from mundane improvements in policy", octubre 20 de 2018).

El descuido de la inversión en mantenimiento de infraestructura de transporte tiene que ver con los bajos réditos políticos que ella deja: es mucho más "sexy" para los gobernantes usar los recursos escasos de inversión en infraestructura para la inauguración de obras "de este gobierno y salir a

cortar la cinta", que mencionar que salvaron muchas vidas gracias al buen mantenimiento.

Se tendría una mejor cultura preventiva si se llevara buena contabilidad sobre "los costos ocultos del no mantenimiento". En efecto, estimaciones recientes de la Asociación Americana de Ingenieros-Civiles indican que EE.UU requeriría invertir 1% del PIB por año en mantenimiento de infraestructura. Sin embargo, estos recursos entran a competir con el apetito político del gobierno de turno que prefiere gastarse esos dineros en nuevos proyectos por un valor cercano al 2.5% del PIB.

Colombia no ha sido ajena a esta problemática de baja inversión en mantenimiento. Sin embargo, no se cuentan con estadísticas apropiadas para saber el monto anual dedicado a ello y tampoco se tiene una buena cuantificación de las necesidades. Con gran esfuerzo hemos logrado saber que la inversión en infraestructura probablemente bordea un 2.5% del PIB anual, superando el 1.5% del PIB/año de la década pasada. Pero esta cifra todavía está lejos del 3.5% del PIB/año recomendado por las multilaterales, ver *Comentario Económico del Día* 15 de enero de 2019.

Los análisis de mantenimiento en Colombia usualmente se limitan a la contabilidad del INVÍAS, entidad que tan solo responde por el 54% de las vías primarias y el 27% de las vías terciarias. En la

**Continúa**

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Nelson Vera, Daniel Beltrán y Alejandra Toro

práctica, esto último implica que estamos hablando de solo unos \$261.000 millones (0.03% del PIB) en mantenimiento de dicha red vial pública según las cifras más recientes de 2017, no muy diferente de los \$152.000 millones (0.02% del PIB) de 2013, ver gráfico adjunto. Nótese cómo todas estas cifras distan mucho de las recomendaciones del Banco Mundial de asignar a mantenimiento no menos del 0.4% del PIB/año a lo largo de la próxima década.

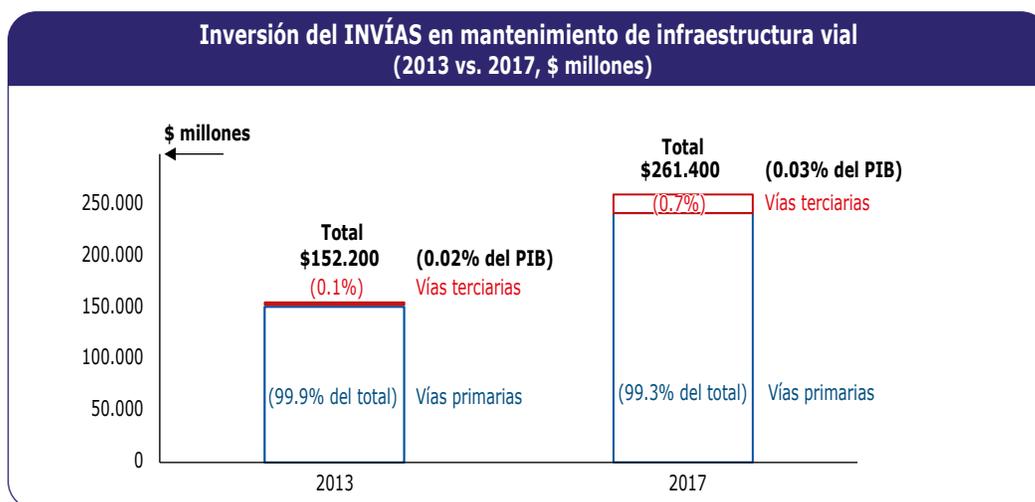
A nivel regional, la precaria inversión en mantenimiento de infraestructura ha obedecido a: i) falta de claridad en las competencias de los diferentes niveles de gobierno, generando incentivos perversos (donde los departamentos-municipios tienden a no invertir en el mantenimiento de las vías que son sujetas de ejecuciones del INVÍAS); ii) falta de capacidad técnica y de gestión de la mayoría de entidades territoriales; y iii) ausencia de fuentes de recursos sostenibles para reparación-mantenimiento de redes secundarias-terciarias. ¿Cuánto se han dedicado de las regalías territoriales al mantenimiento de vías? Seguramente muy poco, pues ello, como decíamos, es muy poco “sexy” para los gobernantes.

No debe sorprendernos entonces el pésimo registro que muestra Colombia en el frente de vías pavimentadas y en buen estado: solo un 47% de las vías del país esta-

ban en buenas condiciones de pavimento al cierre de 2017; cifra no muy diferente del 46.1% que se tenía en 2013. Esto implica que las vías en estado de regular pavimento eran un 34.3% y las de mal estado un 20%. La situación es aún peor en la red vial no-pavimentada (afirmada, concentrada en vías terciarias), donde las vías en buen estado eran solo el 11.5% en 2017.

*Todo esto resalta la bondad del esquema de “concesiones viales” en la medida en que garantizarían buenos estándares de mantenimiento, apoyados financieramente en los pagos de los peajes y las garantías de Vigencias Futuras (en el caso de las concesiones 4G).*

En el futuro inmediato, la Administración Duque tiene un gran desafío dual en el sector de infraestructura. En primer lugar, requiere adoptar acciones urgentes para reafirmar la seguridad jurídica del financiamiento a través de concesiones de infraestructura. En segundo lugar, requiere asegurar mayores asignaciones presupuestales al mantenimiento en la precaria red-vial pública, particularmente en vías secundarias y terciarias. Sin esto será imposible avanzar en competitividad y diversificar nuestras exportaciones, tal como ha venido ocurriendo durante décadas.



Fuente: cálculos Anif con base en INVÍAS.