

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Alejandro González

Febrero 29 de 2012

Infraestructura en Colombia y sus rezagos: ¿cómo superarlos?

Es bien sabido que la disponibilidad de buena infraestructura acelera el crecimiento y mejora los índices de apertura comercial. Colombia, al carecer de ella, ha completado al menos tres décadas sacrificando crecimiento a razón de 1%-2% por año, creciendo más cerca del 4% que del 6% anual. La incursión del sector privado en la provisión de dichos bienes, desde principios de los años noventa, se ha visto compensada por una retracción de la inversión pública, lo cual nos ha dejado bordeando un total (público + privado) del orden del 3.5% en la relación inversión en infraestructura/PIB. El Banco Mundial ha estimado que Colombia requeriría elevar dicha relación a no menos del 6% del PIB por año, por cerca de una década, para siquiera acercarnos a la dotación de la cual disfruta Corea del Sur actualmente.

En 2010, la inversión en infraestructura alcanzó un 3.6% del PIB, uno de los más elevados de la última década (ver gráfico 1). Cabe señalar que en ese año el sector privado (1.9% del PIB) jugó un papel central. La problemática ha consistido en su falta sostenibilidad en el tiempo, dados los serios problemas ambientales, de corrupción y de adquisición de predios, además de la deficiente planeación.

Parecería que el país está condenado a enfrentar una catarsis sectorial antes de solucionar sus problemas de infraestructura. Por ejemplo, el sector energético tuvo que sufrir el grave apagón de principios de los años noventa antes de tomar correctivos estructurales. Ello implicó cambios drásticos en el marco regulatorio (a través de la CREG), nuevos mecanismos de provisión (PPAs y cargos por capacidad-confiabilidad) y mejor balance entre fuentes hídricas-térmicas.

Ahora bien, las crisis internacionales afectan estos flujos de capital, tal como ocurrió durante 1998-2001. Ello se debe a las características inherentes a estos activos: se trata de bienes públicos vulnerables a los riesgos cambiarios y regulatorios. Las salidas de capital, las abruptas devaluaciones y las talanqueras regulatorias para evitar subidas excesivas de las tarifas terminaron por estrangular las inversiones privadas en infraestructura en casi toda América Latina.

En Colombia, la crisis local (1999-2002) y el deterioro de la situación de orden público llevaron las inversiones a niveles muy bajos. En el caso de los concesionarios viales, muchos se vieron forzados a

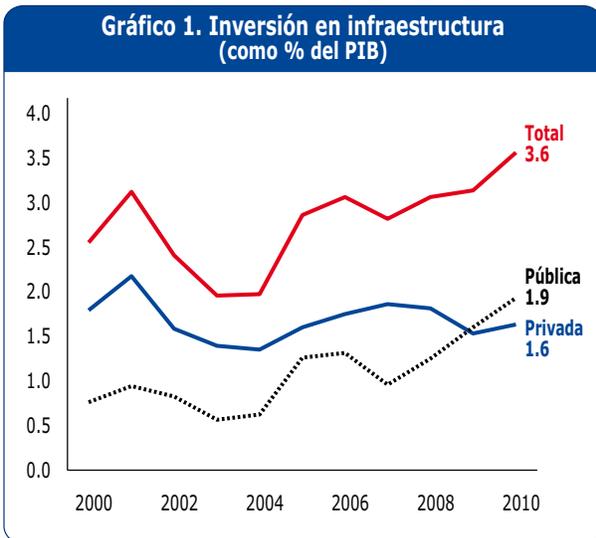
Continúa

Director: Sergio Clavijo
 Con la colaboración de Alejandro González

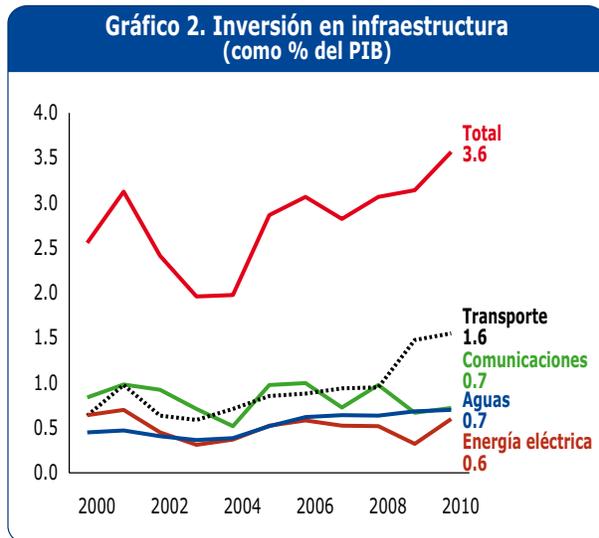
reestructurar sus compromisos y el gobierno a honrar sus garantías de tráfico mínimo, con grandes costos fiscales. Algunas de las nuevas generadoras de energía tuvieron que vender sus activos a pérdida.

En ese momento, los inversionistas viraron hacia el sector de telecomunicaciones, donde también había ocurrido una crisis estructural (¿remember los hachazos a Telecom?). Aunque su marco regulatorio tuvo altibajos, resultaban atractivas las nuevas tecnologías de telefonía móvil y el desarrollo inalámbrico. Claramente, los sectores de energía y telecomunicaciones nos indican el camino regulatorio a seguir para lograr que también Colombia pueda tener éxito en la provisión de dobles calzadas, trenes y aeropuertos. Actualmente, el grueso de la inversión se concentra en infraestructura de transporte, alcanzando un 1.6% del PIB en 2010 (ver gráfico 2). Infortunadamente, dichas inversiones se han quedado cortas frente a la exigencia de la llamada “Agenda Interna.” Han sido notorios los problemas de corrupción, mala estructuración de numerosos proyectos y dificultades de índole jurídica y ambiental (ver *Comentario Económico del Día* 2 y 16 de febrero de 2011).

En síntesis, la participación del sector privado en la inversión de infraestructura jugó un papel importante en la recuperación de los sectores energía y telecomunicaciones. Luego, la pregunta de fondo para el período 2012-2016 es: ¿cómo lograr que esa iniciativa privada “salve” los sectores de carreteras, puertos fluviales, aeropuertos y las ansiadas (pero inexistentes) locomotoras? La reciente aprobación de la Ley 1508 de 2012 sobre Asociaciones Público-Privadas debería ser un marco oportuno para ello, pero desde ya se escuchan críticas en el sentido de que el artículo 3 dice que éstas, en todo caso, se regirán por todas las demás leyes existentes, luego ¿al fin en qué quedamos?



Fuente: cálculos Anif con base en DNP y Dane.



Fuente: cálculos Anif con base en DNP y Dane.