

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Alejandro Vera

Mayo 15 de 2014

Infraestructura y Rectoría del Gobierno Nacional

Es bien conocido el atraso de Colombia en materia de infraestructura vial. Por ejemplo, el Foro Económico Mundial ubicó al país en el lugar 130 entre 144 países en 2013 justamente en infraestructura de carreteras. Ante esta realidad, el Gobierno ha tomado diferentes acciones para elevar la inversión en este frente, donde sobresale el Programa de Concesiones de Cuarta Generación (4G). Como ya es sabido, dicho programa buscará invertir cerca de \$50 billones en el curso de los próximos años.

Sin embargo, los tropiezos administrativo-técnicos, financieros y jurídicos continúan entorpeciendo las tareas de avances. Por ejemplo, en Colombia se debate, tras más de cinco años de su estructuración, cuál sería la ubicación de la salida desde Bogotá hacia La Dorada (habiéndose abortado la de Villeta), para buscar el corredor de la Ruta del Sol hacia la costa caribe.

A nivel financiero, mucho de los proyectos no terminan de cerrar a tasas de interés que resulten razonables para todas las partes y se ve una gran improvisación del gobierno para subsanar carencias de suficientes garantías fiscales frente a elevados riesgos (¿Qué tal haber puesto al Banco Agrario a liderar créditos sindicados viales, sin las apropiadas garantías para dicho banco, poniendo nuevamente en riesgo su viabilidad financiera en un sector que claramente le es extraño?, ¿o la nueva idea de usar sus excesos de liquidez para aumentar las garantías crediticias vía FDN?). Por último, se ha acentuado el Santanderismo-jurídico que arriesga con abortar el bien ideado plan de enajenación de Isagen (ver *Informe Semanal* No. 1214 de abril del 2014).

Todo lo anterior ha generado incertidumbre entre los proponentes y ello se refleja en pocas ofertas en las licitaciones de 4G. El gobierno se equivoca al afirmar que con una que llegara es suficiente; ese tipo de escogencia bien puede resultar bastante sub-óptima para los intereses de la Nación, como bien lo deben saber los equipos técnicos de la ANI y de la FDN.

Además de estos problemas de estructuración y adjudicación, Anif ha venido señalando el gran desafío que está representando para Colombia avanzar en la dotación de infraestructura en medio de un sistema altamente descentralizado (ver *Informe Semanal* No. 1217 de mayo de 2014). Colombia no solo carece de un verdadero Plan Maestro Vial, donde se prioricen los corredores centrales, sino que su conectividad multimodal con las vías secundarias y terciarias es inexistente. En buena medida, esta falta de conectividad proviene de la atomización de los recursos y del juego político que hacen los gobiernos centrales a los gobernantes locales para “ganar supuesta gobernabilidad”. Lo recomendable técnicamente sería aplicar

Continúa

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Alejandro Vera

desde el presupuesto nacional y de entidades como Invias directrices-sólidas para comprometerse a proveer las vías directamente y no a través de contratos-mermelada que terminan en malos diseños y en pésimas administraciones, cuando no en abierta corrupción.

¿Cómo instituir una rectoría tecnocrática desde el Gobierno Central (GC) en materia de proyectos de infraestructura? Dicha rectoría tendría tres facetas fundamentales. En un primer nivel estaría la rectoría técnica de la ANI y de la FDN, la cual representa un avance importante de Santos-I frente a las improvisaciones de Uribe I-II. Así, el GC debe poder imponerle excelentes diseños a las aspiraciones de infraestructura regional, incluyendo vías, transporte masivo y aguas-alcantarillados. El DNP debería liderar el seguimiento de implementación-ejecución de los recursos nacionales y locales, una vez la ANI-FDN hayan aprobado los diseños de detalles (ver *Informe Semanal* No. 1205 de febrero de 2014).

En segundo nivel debería implantarse una rectoría financiera a la hora de aplicarse los aportes del Presupuesto Nacional. El GC sería el actor líder en los proyectos de vías secundarias y terciarias (a través de Invias) y de los sistemas de transporte masivo (SITM, tipo Trasmilenio). En casos de “*matching funds*”, claramente el GC debe imponer las condiciones de diseño y administración de los recursos, tipo “llave en mano”, para asegurarse eficaz aplicación y “cero tolerancia frente a la corrupción”.

Dicho de otra manera, no se trata de entregar contratos a los caciques regionales para su complacencia política, sino entregar directamente las obras operando, con la máxima participación y supervisión de los respectivos ministerios y del DNP. Solo de esta manera podremos minimizar la desviación de recursos o las alteraciones de los proyectos aprobados por ANI-FDN. Ha sido patético que el GC, aportando el 70% de los recursos de transporte masivo regional, no haya explotado a su favor la experiencia del Trasmilenio-Bogotá, dando lugar a la improvisación regional y el robo (ver *Comentario Económico del Día* 26 de febrero de 2014), ver cuadro adjunto.

Finalmente, el tercer nivel de la rectoría provendría del tema de regalías. En caso de que las regiones quisieran usarlas para infraestructura, el GC comandaría técnica y operativamente dichos proyectos bajo esquemas de “*matching funds*” (ver Clavijo et. al, 2012). Aquí, la “zanahoria” para las regiones consistiría en elevados apoyos del GC, pero plegándose totalmente a los lineamientos del GC. Es evidente que los OCADs carecen de estas virtudes y de allí su postración y baja productividad.

Problemática de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo en algunas ciudades del país			
	Cuellos de botella	Tramos paralizados o por fuera de la fecha oficial de entrega	Recursos malgastados
Trasmilenio (Bogotá)	Corrupción Mala planeación	Avenida Boyacá Avenida Primero de Mayo Avenida 68 Avenida Ciudad de Cali Calle 63	Estación Museo Nacional Megaparqueadero de Trasmilenio bajo la Plaza de la Hoja
Transcaribe (Cartagena)	Falta de financiamiento Ausencia de operadores	Tramo 5 A: Bazurto	Estaciones en proceso de deterioro Sobrecostos por adquisición de predios
Transmetro (Barranquilla)	Falta de financiamiento	Portal de la Soledad Patio de Barranquillita	-

Fuente: elaboración Anif con base en Transcaribe, Transmetro, Conpes 3093, El Universal y Revista Semana.