

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Álvaro Parga

Marzo 14 de 2013

La Reforma a las Corporaciones Autónomas Regionales (CARs)

El presidente del congreso ha mencionado recientemente que el proyecto de ley que busca reformar a las Corporaciones Autónomas Regionales (CARs) no sería tramitado este semestre por el congreso, en paralelo con otro proyecto que modernizaría el actual código minero. Como es bien sabido, la politización e inoperancia de las CARs había quedado al desnudo durante 2010-2011, por cuenta de la dura ola invernal. En vez de tenerse allí un cuerpo técnico de ingenieros, ambientalistas y geógrafos, las juntas de la CARs se han convertido en el fortín burocrático de quienes no alcanzan a ser elegidos parlamentarios, pero quienes “ofrecen ayudarle con gobernabilidad” a la Administración de turno (ver *Comentario Económico del Día* 31 de enero de 2013).

Infortunadamente, la Corte Constitucional declaró inexecutable la porción de los decretos de emergencia de 2010 que apuntaban a reformar dichas CARs, debido a que algunas de estas corporaciones contaban con “protección constitucional”. Esto implicaba que la Administración Santos tenía pendiente esta reestructuración de las CARs por la vía Legislativa.

Ahora la situación ha tendido a agravarse y dilatarse nuevamente por cuenta de una serie de fallos de la Corte Constitucional que obligan a realizar una serie de “consultas previas a las comunidades étnicas”, y donde las CARs deberían estar jugando un papel de liderazgo técnico para dirimir dudas normativas y de conveniencia ambiental. Frente a amenazas de veto para diversos proyectos de infraestructura (vías, puertos e hidroeléctricas), al gobierno le ha tocado improvisar “mesas de diálogo” con dichas etnias, varias de ellas ficticias y en contubernio con tinterillos que buscan estafar al Estado.

Ha pasado desapercibido que la reforma a las CARs formaba parte de la agenda Uribe-I, como uno de sus “100 puntos del manifiesto democrático”, el cual, como muchos otros, nunca se cumplió. En aquel entonces se presentó un proyecto de ley, que finalmente fue retirado por el propio Ejecutivo, sin ser siquiera debatido en el Congreso.

Se ha estimado que la ola invernal de 2010-2011, por falta de previsión de las CARs, puede estar requiriendo gasto público por valor de unos \$15 billones durante (2011-2014), equivalentes a 0.6% del PIB por año. Esos gastos se estarían sufragando principalmente con recursos derivados de la Emergencia

Continúa

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Álvaro Parga

Económica del 7 de diciembre de 2010, cuyas fuentes son: i) 1 punto del cuatro por mil en 2012-2013 (1.3 billones al año, 0.2% del PIB) según lo actuado en la ley 1430 de 2010; ii) el recaudo adicional vía sobretasa al impopatrimonio (1 billón al año, 0.2% del PIB), según decreto 4825 de 2010; y iii) cerca de \$5 billones provenientes de la enajenación del 2% de Ecopetrol en 2013-2014 (ver cuadro adjunto).

El Ministerio de Medio Ambiente ha mencionado que la reforma a las CARs busca concentrar su actividad en la planeación y protección técnica de los recursos hídricos del país. El desafío radica en lograr una adecuada coordinación desde el gobierno central, lo cual pasa por otorgarle mayores poderes al Min-ambiente. Desde ya anticipamos que el error Constitucional de haberle dado estatus a nivel de la Carta Política de 1991 a dichas CARs hará esta tarea más compleja de lo imaginado.

Hechos recientes nos indican que las tareas del Min-ambiente son cada vez más complejas, pues ya no se trata de planear la protección hídrica-ambiental frente a un escenario pasivo, sino frente a uno activo y de destrucción rampante. Esto por cuenta de la acelerada deforestación, los daños causados por la minería ilegal (donde se vive una verdadera guerra con incidencia de guerrilla y paramilitares) y, por supuesto, el cambio climático global.

Si bien el Banco de la Republica y la CREG han tenido relativos éxitos como entidades autónomas que manejan criterios de largo plazo, lejos de la contaminación burocrática, la tarea de blindaje político y de tecnificación de las CARs luce bastante demandante. Ojalá que la Administración Santos, bien por la vía de reforma Constitucional o de una Ley Estatutaria, le ponga todo el empeño que requiere esta reforma a las CARs y logre agilizar su trámite, para que no sea otro saludo a la bandera sin consecuencias de mejoramiento práctico ambiental.

Fuentes y usos de los recursos de la emergencia invernal (Decretos-Leyes 4627,4825 y 4820; Ley 1430 de 2010)											
Fuentes (MM\$)					Total	Usos (MM\$)					Total
	2011	2012	2013	2014			2011	2012	2013	2014	
1. 4X1000		1.331	1.388		2.719	1. Atención Humanitaria	1.385	375	548		2.308
2. Emergencia económica	2.011	1.011	1.011	1.014	5.047	2. Rehabilitación de infraestructura	2.771	750	1.460	1.559	6.541
i) Recursos iniciales	1.000										
ii) Impuesto al patrimonio	1.011	1.011	1.011	1.014	4.047						
3. Enajenación de hasta 10% de Ecopetrol (2 de hasta 10%)	0	0	1.252	3.664	4.916	3. Reconstrucción de infraestructura	1.385	375	1.643	3.119	6.522
4. Otras fuentes*	3.531	-842			2.689						
Total	5.542	1.500	3.651	4.678	15.371	Total	5.542	1.500	3.651	4.678	15.371
% del PIB	0.9%	0.2%	0.5%	0.6%	0.6%	% del PIB	0.9%	0.2%	0.5%	0.6%	0.6%

Fuente: cálculos Anif con base en Confis-DGPM, Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) y DIAN.

*Otras fuentes incluye: Recursos FOREC, Recursos incautados, Donaciones Colombia Humanitaria, Recursos Cisa, Préstamos Banco Mundial y otros ajustes.