

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Alejandro Vera

Noviembre 28 de 2011

Obstáculos al Desarrollo de la Infraestructura en Colombia

Pese al conocido rezago de la infraestructura de transporte en el país, las obras civiles se contraían al -7.6% anual a la altura de junio de 2011. En efecto, si bien la falta de infraestructura de transporte debería hacer que el sector de la construcción fuera uno de los líderes de crecimiento en el país, por el contrario, la contracción de las obras civiles en el primer semestre de 2011 hizo que este sector se ubicara en el último lugar del ranking sectorial. Así, fue el único con un PIB negativo al corte de junio de 2011.

Dada esta contradicción, Anif se puso en la tarea de identificar cuáles son los obstáculos que impiden el desarrollo de la infraestructura en el país. Después de un análisis microeconómico de los principales proyectos de infraestructura se identificaron cinco obstáculos, a saber: i) la adquisición de predios; ii) la coordinación entre los proyectos y las compañías de servicios públicos; iii) las licencias ambientales; iv) la relación con las comunidades étnicas; y v) la optimización técnico-financiera de los proyectos.

La adquisición de predios es uno de los problemas más recurrentes de los proyectos de infraestructura (ver cuadro adjunto). La falla en adquirir la totalidad de predios incrementa el costo de los proyectos y aumenta su tiempo esperado de entrega. Por ejemplo, la autopista Bogotá-Girardot tiene actualmente sobrecostos cercanos al 70% y un retraso de dos años en la entrega. Este proyecto incluye ya 19 alteraciones contractuales y graves atrasos en la adquisición de predios (ver *Comentario Económico del Día* 2 de Febrero de 2011).

La coordinación entre los proyectos y las compañías de servicios públicos es otro grave problema. En el caso de los sistemas de transporte masivo de las principales ciudades, hemos sido testigos de vías nuevas que deben levantarse y volverse a realizar porque afecta una red de algún servicio público.

Ahora, en el tema ambiental y con las comunidades étnicas también ha faltado planeación. En efecto, antes de iniciar los proyectos han brillado por su ausencia la consecución de las licencias ambientales respectivas y un censo de las comunidades étnicas del lugar. Esto evitaría retrasos y la aparición de

Continúa

numerosas comunidades reclamando derechos sobre las zonas por donde deben ir las obras. Por ejemplo, en la vía Las Ánimas-Nuquí, que se pensó como una conexión del centro del país con Tribugá (un nuevo puerto sobre el Pacífico), los atrasos llevan más de cuatro años y hay sobrecostos aún por determinar (ver *Comentario Económico del Día* 16 de febrero de 2011). Gran parte de estos atrasos son por problemas con grupos étnicos y con la consecución de licencias ambientales para una carretera que atraviesa una zona selvática.

Finalmente, la optimización técnico-financiera también ha brillado por su ausencia. Pese a que en el sector privado hay gran cantidad de recursos de financiamiento (por ejemplo, los Fondos de Pensiones tienen un portafolio de 18% del PIB) las obras siguen realizándose sin la tecnología de punta requerida y como si aún nos encontráramos en la “edad de piedra”. Por ejemplo, se está construyendo una gran obra de infraestructura como es el túnel de la línea con dinamita y pala. En cambio, en Europa los túneles que atraviesan los Alpes se realizan con tecnología de punta, donde las máquinas hacen las perforaciones y le dan el revestimiento a los túneles. No hacer uso de esta tecnología genera una gran cantidad de sobrecostos, que en el caso del túnel de la línea la Contraloría ya estima en un 42%.

El campeón en obstáculos dentro de los proyectos de infraestructura es la vía Buga-Buenaventura. Ésta tiene todos los problemas anteriormente mencionados. En algunos tramos abundan obras por pedazos debido a problemas geológicos, de adquisición de predios, ambientales y con las comunidades étnicas de la zona. Asimismo, por ser un terreno de difícil acceso en medio de la Cordillera Occidental, la falta de tecnología de punta para construir túneles y viaductos podría incrementar los costos de la obra. En la actualidad ya se tienen retrasos de dos años y sobrecostos en algunos sectores de hasta el 6% (que podrían fácilmente elevarse).

En síntesis, existen por lo menos cinco obstáculos al desarrollo de la infraestructura en el país. Los problemas ambientales, étnicos, de predios, la coordinación con los servicios públicos y la optimización técnico-financiera generan retrasos y altos costos en los proyectos. Así, el sector productivo del país tiene que seguir soportando sobrecostos de hasta el 18% por la ausencia de buena infraestructura de transporte, según el BID. Por ello, si la administración Santos quiere que salgamos de este atraso debe estructurar proyectos que resuelvan estos cinco problemas y que permitan que las obras se construyan con toda celeridad.

Obstáculos al Desarrollo de la Infraestructura	
Problema	Ejemplo
1. Adquisición de Predios	Autopista Bogotá-Girardot
2. Coordinación con Servicios Públicos	Transmilenio
3. Licencias Ambientales	Vía Las Ánimas-Nuquí (hacia Tribuga)
4. Comunidades Étnicas	Vía Las Ánimas-Nuquí (hacia Tribuga)
5. Optimización Técnico-Financiera	Túnel de la Línea
Todos los Anteriores	Vía Buga-Buenaventura

Fuente: elaboración Anif con base en Covijandes, Cámara de Comercio de Bogotá, INCO, INVIAS, DNP y Portal Único de Contratación.