

Infraestructura vial, exportaciones y renta petrolera

El país no debe bajar la guardia en construcción de obras para mejorar el transporte. Si queremos crecer económicamente y diversificar nuestras exportaciones, sin sustituir las ventas externas de hidrocarburos, debemos seguirle apostando a este tipo de proyectos.

Francisco José Lloreda Mera

Si en infraestructura de transporte no hay desarrollo. Esta tesis pareciera no haber tenido el suficiente eco en el país sino hasta hace muy poco. Es así que un estudio del Banco Mundial indica como ejemplo que si Colombia le hubiese dado prioridad a su infraestructura a mediados de la década de 1990, como lo hicieron otros países como Corea del Sur, Nueva Zelanda, Turquía, y Malasia, que en cuatro años mejoraron su infraestructura, habría logrado tasas de crecimiento del Producto Interno Bruto, PIB, de 3 puntos porcentuales por año.

Pareciera que un cuarto de siglo después nos estamos poniendo al día. Y es así por la decisión del Gobierno anterior, de poner en marcha el programa Cuarta Generación de Concesiones Viales, 4G, considerado por muchos como uno de los más ambiciosos en la historia de la infraestructura del país, comparable quizá al liderado por el presidente Rojas Pinilla en la década del 50. En el caso de las 4G, se trata de una inversión cercana a 50 billones de pesos, con más de 8.000 kilómetros de vías, de las cuales 1.370 son en doble calzada y 159 túneles.

Pero no todo es color rosa, como lo evidencian los hechos y señala la ministra de Transporte, Ángela María Orozco. Al inicio del actual Gobierno, de 29 proyectos, 23 estaban parados por dificultades en su cierre financiero, problemas de entorno y seguridad, y temor de muchos funcionarios de tomar decisiones por los escándalos de corrupción. Era necesario “recuperar la credibilidad en el sector y sacarlo adelante con transparencia”, de acuerdo con la Ministra.



De los 29 proyectos, 17 tienen cierre financiero y seis tienen avance de obra del 50%. Archivo

Los avances existentes han sido posibles gracias a la financiación privada. Ello explica por qué el sector transporte y comunicaciones representa solo el 5% del presupuesto nacional”.

En un reciente especial periodístico, Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, señala que a la fecha, de los 29 proyectos, 17 tienen cierre financiero, seis tienen avance de obra del 50 por ciento, y se espera que dos en-

tren a operar en lo que resta del año. Pero hay otros en problemas, como la Ruta del Sol Tramo II, y otros con atrasos considerables como la doble calzada a Buenaventura que, según la ANI, estaría terminada en 2026; veinte años después desde cuando se decidió emprenderla.

Es evidente que, pese a los enormes desafíos, Colombia ha logrado un avance sin parangón en su conexión vial al interior del país, pero sigue de espaldas al exterior. Pareciera haberse optado por otras modalidades de transporte -aéreo y marítimo- para cumplir ese propósito. Es necesario, por ejemplo, priorizar la doble calzada Popayán-Pasto y Pamplona-Cúcuta e impulsar nuevas conexiones con los vecinos, como la vía Tumaco-Esmeraldas, en Ecuador. Y volver a soñar con la Vía Panamericana: una vez concluida la autopista de Medellín a Turbo, faltarían 87 kilómetros para conectarse con Pana-

má, es decir, con Centro y Norte América.

Ahora bien, los avances existentes han sido posible gracias a la financiación privada. Ello explica por qué el sector transporte y comunicaciones representa solo el 5% del presupuesto nacional. El sistema de concesiones ha demostrado ser extraordinario pero, la verdad, es insuficiente; se requiere mayores recursos públicos. Una opción es destinar durante un tiempo una parte importante de la renta petrolera nacional a la construcción de infraestructura vial estratégica, y comprometer a las regiones a contribuir a tal fin, con recursos de regalías.

Los hidrocarburos se han convertido en una fuente determinante de ingresos para el país. Entre 2005 y 2015 aportaron al fisco 200 billones de pesos. Corresponderá hacer un análisis de las lecciones aprendidas de esa última bonanza, pues a lo largo de los años estos recursos no siempre

El sistema de concesiones ha demostrado ser extraordinario, pero es insuficiente. Urge más recursos públicos. Una opción es destinar durante un tiempo una parte clave de la renta petrolera nacional”.

se han invertido bien ni de la manera más estratégica. La renta petrolera no debe ser utilizada como plata de bolsillo de la Nación ni de las regiones, ni para proyectos de bajo impacto. Debe contribuir a la competitividad del país y de las regiones; y lo más indicado para

lograrlo es invertir de manera estratégica en infraestructura de transporte vial.

Es más, si realmente queremos diversificar más la economía y los ingresos fiscales, apuntalar el turismo y la agroindustria, y no depender tanto del petróleo y sus derivados en la canasta exportadora -que representó 40% en 2018- debemos volcarnos con decisión a la conquista de los mercados internacionales, sino para qué los Tratados de Libre Comercio, TLC.

En reciente análisis publicado en Carta Financiera, Sergio Clavijo y otros economistas señalan que nuestra economía está encajonada. Indica que luego de la “década perdida”, América Latina cifró sus esperanzas en los TLC pero que la penetración de la región en los mercados internacionales deja mucho que desear. La relación (Exportaciones+ Importaciones) / PIB de la región bordea el 41 por ciento mientras en Asia es el 80 por ciento. México y Chile no salen tan mal librados, con 78 y 56 por ciento respectivamente. En Colombia es solo 35 por ciento.

Ello se debe, de acuerdo con ANIF, a que “el 53 por ciento de nuestra producción está a 1.000 kilómetros del puerto más cercano al norte y a unos 500 kilómetros del puerto más cercano hacia el occidente”. Además de remontar dos veces 2.500 metros de altura de cordilleras.

Lo anterior para enfatizar que el país no debe bajar la guardia en materia de infraestructura de transporte. Si queremos crecer económicamente y diversificar nuestras exportaciones, sin sustituir las ventas externas de hidrocarburos, debemos seguirle apostando a la infraestructura. Y el momento no podía ser mejor, pues el país cuenta con una Ministra de Transporte que además de ejecutiva y honorable, sabe como pocos de comercio exterior.