Con el acelerador a fondo

Más allá de que el sector de la infraestructura sea, de lejos, el de mejor desempeño en la economía, el país debería tener como uno de sus propósitos centrales encontrar los mecanismos que garanticen que el desarrollo de la infraestructura seguirá con igual o mayor intensidad que la de ahora.



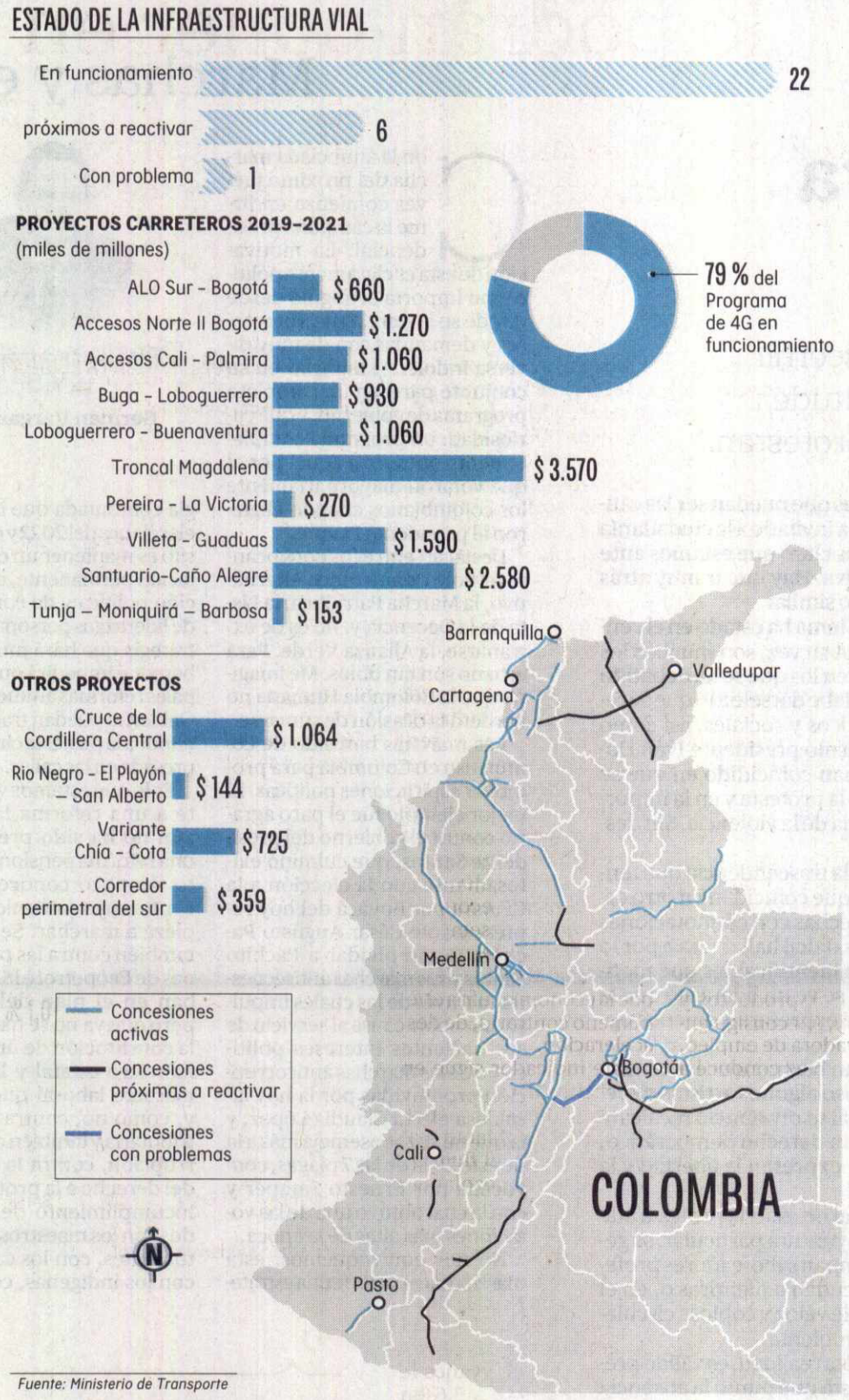
ANALISTA SÉNIOR
RICARDO ÁVILA - ESPECIAL PARA EL TIEMPO

A la una de la mañana del viernes pasado, Bernardo Molina logró estacionar en la zona industrial de Bogotá su tractomula marca Kenworth de color azul, modelo 2010. Cansado, tras luchar con el tráfico capitalino, parqueó en el patio de maniobras de la empresa que lo contrató para traer un contenedor de bienes desde Buenaventura.

Había sido un largo viaje. La ola invernal y la congestión en diversos puntos de la carretera se combinaron para que el trayecto desde el puerto del Pacífico le tomara 22 horas. Llegó apenas con un par de billetes en el bolsillo, tras haberse ido con un grueso fajo que se fue adelgazando por cuenta de la compra de combustibles, el pago de peajes y las comidas.

Con cerca de 40 años al timón, afirma que el negocio sigue duro para los transportadores pequeños y que en ocasiones se demora más en llegar a su destino que una década atrás. "Hay tramos que son una verdadera elegancia", sostiene. Otros, en cambio, siguen igual de mal, con lo cual se forman enormes cuellos de botella que lo demoran y le cuestan dinero.

"En muchas partes el pavimento es pura 'piel de cocodrilo', aparte de que a algún 'genio' se le ocurrió poner reductores de velocidad por cantidades, que le hacen mucho daño al carro que manejo", agrega. Puede haber menos aventuras que antes, pero su oficio no se ha hecho más fácil con el paso del tiempo. Aun así, cada vez que sube al alto de La Línea y cruza la cordillera central, mira con anhelo los trabajos que deberían estar listos a finales de 2020 y que le significarán menos tiempo al volante.



La esperanza vive

Relatos similares se escuchan, tanto de conductores profesionales como del automovilista que sale de su ciudad el fin de semana. A lo largo y ancho de la geografía, el panorama es de mejoras paulatinas, al igual que de obras que están en marcha o eventualmente llegarán. Dependiendo de donde cada uno se moviliza, el parte oscila entre bueno, regular y malo.

También hay imprevistos que dejan en claro lo mucho que falta. El enorme derrumbe que taponó a partir del jueves la carretera que une a Bogotá con Medellín, cerca del municipio de San Luis, obligó a miles de vehículos a tomar rutas alternas. Todavía están frescos en la memoria de la opinión los trastornos que ocasionó el prolongado cierre de la vía al Llano, reabierta pocos días atrás.

Tales elementos forman parte de una realidad que está cambiando, aunque con menos velocidad de la que quisieran los colombianos. El aumento en el parque automotor se combina con el aplazamiento de ciertos proyectos emblemáticos o el propio reto de domar la que es una geografía difícil.

Más allá de la impaciencia de los usuarios, es difícil negar que existen elementos para decir que hay un proceso de mejora de la infraestructura que no tiene precedentes en Colombia. El tamaño del programa heredado de la administración anterior -valorado en más de 50 billones de pesos, en el caso de las concesiones de cuarta generación- es el de mayor magnitud en la región.

Gracias en parte a los emprendimientos en marcha, la economía del país es la de mostrar en esta parte del mundo. Tal como lo informó el Dane el jueves pasado, el crecimiento de 3,3 por ciento durante el tercer trimestre de 2019 se vio impulsado por un avance de 13 por ciento en el capítulo de obras civiles. De no ser por esa circunstancia, el sector de la construcción estaría en una crisis muy profunda.

Los motivos para pensar que la dinámica creciente seguirá en el futuro cercano están fundamentados. Buena parte de la labor gubernamental se ha concentrado en reactivar una serie de iniciativas que habían encontrado obstáculos. "Hemos mejorado mucho en coordinación institucional y en el nivel de diálogo con los concesionarios en un marco de respeto mutuo, lo cual se traduce en que la mayoría de lo planeado avanza", cuenta la ministra de Transporte, Ángela Orozco.

A la fecha, el 79 por ciento del programa 4G está en funcionamiento. De 29 contratos suscritos, 22 se encuentran en la fase de ejecución, mientras que seis adicionales deberían destrabarse en los meses que vienen, con lo cual solo queda uno de pronóstico reservado.

Adicionalmente, el esfuerzo en infraestructura comprende lo que se hace en otros frentes que van desde la mejora en la navegabilidad del río Magdalena y el Canal del Dique, hasta el impulso a los corredores férreos, cuya meta es de 1.077 kilómetros en operación al final del actual cuatrienio.

Mención aparte merecen los aeropuertos, cuya modernización es evidente. Con un tráfico de pasajeros por avión que aumenta a tasas superiores al 10 por ciento anual, empieza a verse la necesidad inminente de más expansiones o terminales nuevas.

Lo que falta

Pero las tareas no terminan ahí. Sin desconocer lo mucho que se encuentra en proceso, hay múltiples asuntos pendientes. "Se requiere revisar las matrices de riesgos para hacer del desarrollo de la infraestructura una actividad vigorosa y sostenible", subraya el presidente de Odinsa, Mauricio Ossa. Contar con reglas de juego claras y estables es algo tan obvio como indispensable, a la luz de lo que viene.

De un lado está lo que se conoce como las 5G, nombre que recibiría la próxima generación de concesiones. Ahí estaría lo que es indispensable concluir, como la Ruta del Sol II -malograda por el escándalo de Odebrecht- o el tapón que existe entre Villeta y Guaduas, en tierras de Cundinamarca. Igualmente, se menciona la conexión que va de Pasto a Popayán o la segunda calzada desde el Distrito Capital a Bucaramanga, al igual que la que conectaría a Barranquilla con Ciénaga, en el Magdalena, entre otras.

Juan Martín Caicedo, el presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, señala la importancia de los corredores estratégicos de comercio exterior. Para citar un caso, hacia Buenaventura aún faltan 106 kilómetros de doble calzada y en la Costa Atlántica la llegada a los puertos tampoco está completa.

No menos importantes son las entradas a las ciudades, una urgencia que exige trabajar de la mano de las alcaldías respectivas. El caso de Bogotá es dramático, pero no es el único en el cual un vehículo pierde en el tráfico urbano buena parte del tiempo que ganó cuando estaba en partes más despobladas.

La velocidad de respuesta a las propuestas de iniciativa privada merecen mucha más agilidad. En lo que respecta a los aeropuertos hay incertidumbre sobre lo que viene para Bogotá y Cartagena, a pesar de que diferentes planteamientos llevan meses a la espera de una luz verde y el aumento en el tráfico aéreo amenaza con generar traumatismos a la vuelta de unos pocos años, cuando se cope la capacidad actual.

Como si lo anterior no fuera suficiente, está el reto de las vías terciarias, cuya red mide 142.284 kilómetros, una distancia equivalente a darle tres veces la vuelta al globo terráqueo. Para incontables comunidades, de poco servirá contar con buenas troncales y transversales si el acceso a las zonas rurales sigue siendo una proeza, en la mayoría de los casos.

De acuerdo con el plan maestro del sector, completar la tarea pendiente -en lo que atañe a la parte nacional- demandaría recursos de 150 billones de pesos a lo largo de las próximas décadas. Multiplicar por tres el esfuerzo actual no será nada fácil a la luz de la estrechez permanente de las finanzas públicas, así se divida en varias generaciones.

No todo es plata

El asunto del dinero es el principal quebradero de cabeza, pero no es el único. Quienes saben del asunto señalan que hay que apuntalar la estructura institucional, más allá de que la politiquería de antaño brille ahora por su ausencia en el Ministerio de Transporte y sus entidades.

A la fecha, el 79 por ciento del programa 4G está en funcionamiento. De 29 contratos suscritos, 22 se encuentran en la fase de ejecución, mientras que seis adicionales deberían destrabarse en los meses que vienen, con lo cual solo queda uno de pronóstico reservado.

Por ejemplo, los expertos insisten en que hay que crear la unidad de planeación del ramo, al igual que la comisión de regulación, ambas autorizadas por la ley. Darle origen a un cuerpo técnico que se dedique a dibujar una hoja de ruta con criterios profesionales es clave, tanto como la de contar con una instancia que evite abusos y establezca normas justas.

El profesionalismo de la Financiera de Desarrollo Nacional -cuyo papel ha sido crucial- debe preservarse. Propios y extraños reconocen que otra sería la historia de no haberse consolidado una entidad que hizo posible lo que muchos creyeron inviable.

Una arquitectura más sólida resulta indispensable a la hora de buscar más fondos. Tal como están las cosas, el uso de vigencias futuras está suspendido hasta nueva orden, pues las obligaciones de la nación hasta bien entrada la próxima década son considerables. No hay que olvidar que aparte de las carreteras, viene la cuenta del metro de Bogotá, cuya construcción empezaría en el segundo semestre de 2020.

Tal vez la opción más simple de todas, cuando de plata para infraestructura se trata, es privatizar algún activo estatal. Salir de una parte de Ecopetrol es una opción que se menciona con frecuencia, anotando que la decisión cuenta con un componente político importante. Usar diez billones de pesos de las regalías suena como una buena idea, pero requiere del concurso de departamentos y municipios.

Por otra parte, los conocedores han mencionado la posibilidad de esquemas para capturar parte de la plusvalía que deja un proyecto determinado. Como sucede en las áreas urbanas, una buena vía valoriza a los predios que se ubican en su vecindad, lo que daría pie al cobro de algún tipo de gravamen, y no solo para las arcas municipales.

También se habla de perseguir la huella de carbono que dejan los vehículos a su paso. Durante el Congreso de Infraestructura que comenzará este miércoles en Cartagena, el tema estará sobre la mesa.

Independientemente de cómo se proceda, hay otro debate entre los expertos. Más allá de que el esquema usado en las 4G le haya merecido aplausos a Colombia, porque los constructores privados deben poner de su bolsillo y conseguir la financiación para adelantar los trabajos antes de comenzar a recibir la plata que les gira el Estado, hay críticas al modelo.

La principal de todas es que el mecanismo es costoso, pues a un consorcio privado le sale mucho más caro endeudarse. Bajo ese punto de vista, rendiría más la plata si el Ministerio de Hacienda emite bonos y usa el dinero para contratar a una firma especializada que haga la obra.

En respuesta, los críticos señalan que no hay que olvidar las malas experiencias del pasado, cuando tantos emprendimientos derivaron en frustraciones, dando lugar a demoras y sobrecostos. Una observación importante es que las concesiones incorporan el mantenimiento y la celeridad en la entrega, para garantizar que la rentabilidad sea la adecuada. Eso para no hablar del fantasma de la corrupción, que siempre estará rondando por ahí y más si se trata de una megaobra.

Sea como sea, el mensaje de fondo es que el país debería tener como uno de sus propósitos centrales encontrar los mecanismos que garanticen que el desarrollo de la infraestructura seguirá con igual o mayor intensidad que la de ahora, en los años por venir. Aparte de cortar tanto nudo gordiano y lograr que las concesiones otorgadas salgan bien, no se puede perder la continuidad.

El motivo es que si la tractomula que maneja Bernardo Molina se ahorra varias horas en los trayectos que recorra, no solo ganará él, sino el país. Una mejora en eficiencia se traducirá a su vez en mayor productividad y posibilidad de competir con éxito en los mercados internacionales, lo cual pondrá a girar más de un círculo virtuoso. En eso consiste la gracia de un sector que hoy es el líder de la economía colombiana, pero al que le faltan muchos más kilómetros por recorrer.