Economía

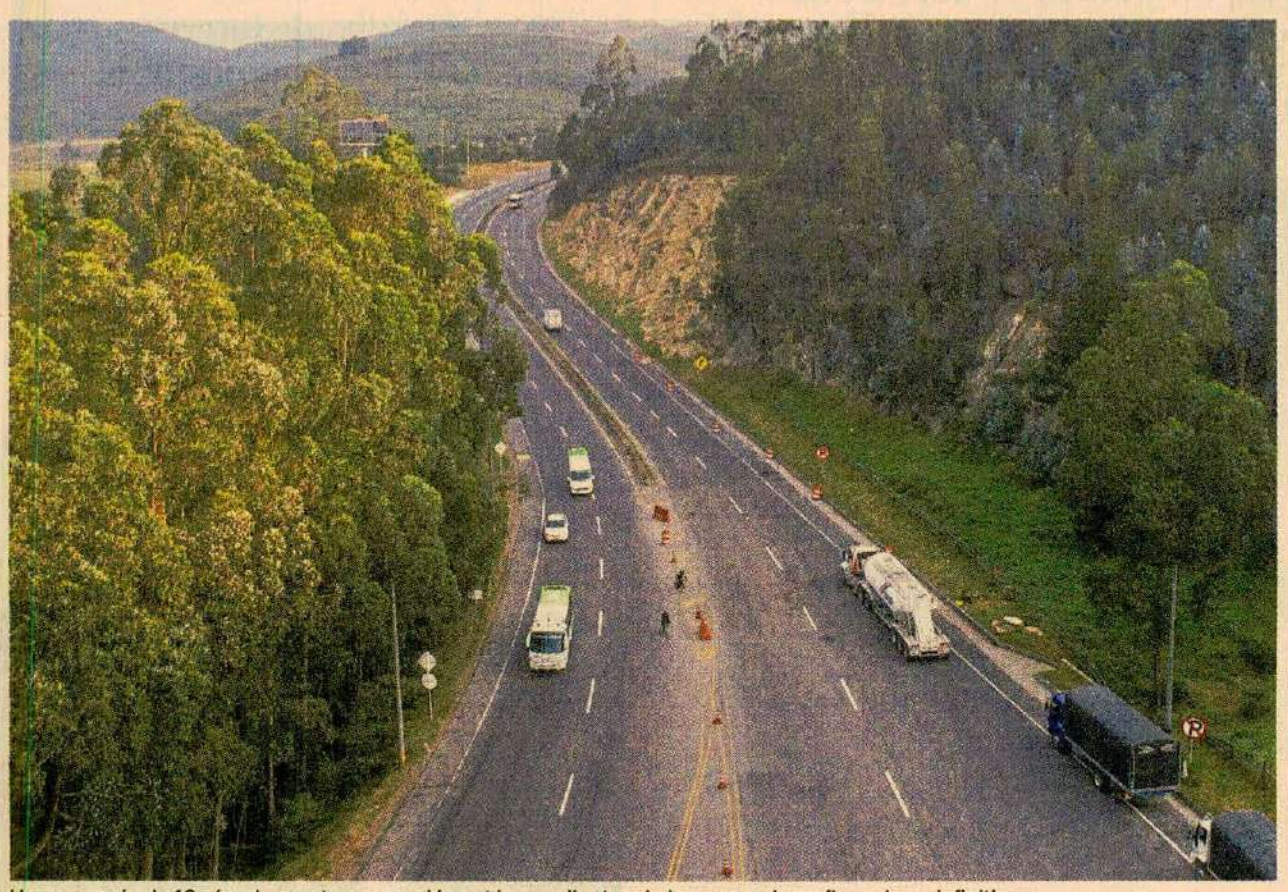
Colombia necesita $30 billones para completar su mapa vial

Los retos son dos: terminar la financiación de las vías 4G, y estructurar y desarrollar 30 proyectos que son claves para destrabar, a mediano y largo plazo, tramos prioritarios.

LA INFRAESTRUCTURA vial en Colombia ha avanzado más en los últimos 10 años que en varias décadas, sin embargo, aún le faltarían unos $30 billones para llegar a buen puerto.

Los retos son mayúsculos y se dividen en dos: terminar el financiamiento de las vías de cuarta generación (4G) y estructura y desarrollar 30 proyectos en todo el país, que fueron identificados como claves para destrabar -a mediando y largo plazo- el mapa vial colombiano.

De lograrse ambas tareas, el país podría apostarle a retomar un crecimiento de la economía potencial de entre 4% y 4,5% en el horizonte 2022 - 2026, tal y como lo revela el centro de estudios Anif en un estudio hecho para la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI).



Un poco más de 10 vías de cuarta generación están pendientes de lograr su cierre financiero definitivo. Foto: Cortesía ANI

VÍAS 4G Y PRIORITARIAS

"El país enfrenta un verdadero desafío dual en este frente de infraestructura vial. En primer lugar, se requiere continuar avanzando en el programa de vías 4G (...) y en segundo lugar, deben retomarse los esfuerzos de consolidación de los CCE -corredores prioritarios de comercio exterior-, siendo estas las verdaderas vías arteriales que permitirán las mayores ganancias en competitividad y productividad".

El primer frente de trabajo, sin dudas, tiene su foco en las vías 4G, programa que actualmente está bordeando los $60 billones, según Anif, y que aún tiene pendientes por financiar más de $15 billones, es decir, el equivalente a dos reformas tributarias. Esto, si se tiene en cuenta que "a septiembre del año pasado, 17 proyectos del programa (9 de la primera ola y 8 de la segunda) habían alcanzado cierres financieros definitivos, totalizando unos $26,2 billones en recursos comprometidos", lo cual hace que estén pendientes poco más de 10 iniciativas por asegurar sus recursos plenos.

Además de esto y de los escándalos de corrupción que han salpicado al sector, asegura Anif, "los agentes del sector (financiadores, concesionarios, constructores) han debido sortear una gradual curva de aprendizaje en el financiamiento bajo *Project Finance* (debiéndose gestionar riesgos financieros, de construcción y operativos).

En plata blanca, al día de hoy, los bancos corrieron con gran parte del financiamiento. Las entidades externas han participado con unos $8,1 billones, mientras que las colombianas han aportado otros cerca de $8 billones, aunque estas últimas han venido rebajando sus inversiones ante mayores exigencias regulatorias y los ciclos de créditos.

Esto lleva a que Anif plantee la necesidad de "aumentar las exposiciones bancarias a la infraestructura hacia un rango del orden del 10% - 14% de la cartera comercial".

Esto es consistente con mantener el actual 30% de financiamiento de la banca local y el fondeo de unos $9 billones a $10 billones del programa de infraestructura 4G + CCEs durante el próximo quinquenio, versus $30,4 billones del total remanente por financiar.

ALTERNATIVAS

Lo anterior deja, sin dudas, un elevado número de recursos necesarios para que se complete el mapa vial colombiano, y así se mejore "la articulación vial regional-nacional y, de esta manera, impulsar las ansiadas ganancias en productividad-competitividad".

Los frentes más urgentes deberían ser los 10 proyectos que han venido mencionando analistas del sector, entre los que se encuentran los 18 kilómetros faltantes en la vía Villeta - Guaduas (Cundinamarca), el tramo entre Buga y Buenaventura (en el Valle) que está pendiente y la terminación de la vía entre Bogotá y Villavicencio.

La necesidad de recursos es tal, que Anif y la CCI han venido planteando la necesidad de financiar estos megaproyectos con la privatización de algunas empresas en las que el Estado tiene participación.

"La restricción del financiamiento bancario en el sector de infraestructura implica no solamente flexibilizar las fuentes de financiamiento privadas (vía mercado de capitales), sino complementos de mayor inversión pública. Dadas las consabidas afugias fiscales del período 2020-2022, es ineludible analizar el potencial de enajenaciones-privatizaciones de activos públicos para el financiamiento de infraestructura", detalló el centro de estudios.

Y concluyó diciendo que si bien la venta del 8,5% de Ecopetrol -del que aún puede salir el país- y las enajenaciones inferiores al 49% serían importantes para fondear las vías necesarias, estos recursos serían insuficientes y sería necesario llevar a cabo un plan más agresivo de privatizaciones.

ESCENARIOS EN PRIVATIZACIONES

- En el escenario base de Anif, el centro de estudios supone que el paquete de privatizaciones se limitará a electrificadoras regionales ($1,5 billones) y a las participaciones minoritarias ($3,6 billones), proveyendo ello tan solo bajos recursos adicionales cercanos a los $5 billones.
- Bajo un escenario optimista, el Gobierno de Iván Duque lograría allegar el capital político para llevar a cabo privatizaciones de activos públicos que provean recursos por al menos un 1% del PIB (incluyendo el 8,5% de Ecopetrol, Cenit e ISA, o una combinación de esas opciones).
- En un escenario pesimista, asegura Anif, el ambiente de polarización política no permitiría llevar a cabo enajenaciones, aunque allí el Gobierno tendría un 'colchón' de $8 billones de utilidades del Banco de la República, ahora contabilizadas como ingresos.

CIFRAS NECESARIAS PARA LAS AUTOPISTAS

$14,9 billones valdrían las vías que no están en desarrollo.

$15,5 billones sería el costo fiscal de terminar las vías 4G.

30 son los proyectos claves pendientes.

$30,4 billones costaría todo el paquete de obras faltantes.

4,5% sería el PIB potencial del país con estos proyectos.