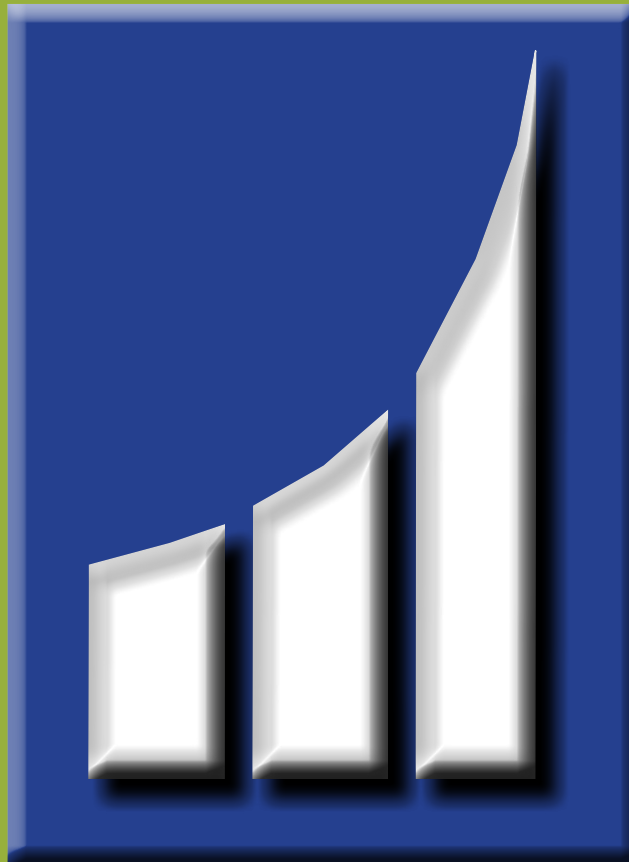


TENDENCIA ECONÓMICA

Informe Mensual de FEDESARROLLO

136

Octubre 2013



Editorial | **La ley de infraestructura en Colombia:
alcance y próximos pasos**

Actualidad | **Infraestructura regional: un requisito indispensable
para la superación de la pobreza**

EDITORES TENDENCIA ECONÓMICA

LEONARDO VILLAR GÓMEZ

Director Ejecutivo

JUAN MAURICIO RAMÍREZ CORTÉS

Subdirector

JONATHAN MALAGÓN GONZÁLEZ

Director de Estudios Macroeconómicos y Sectoriales

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Consuelo Lozano | Formas Finales Ltda | formas.finales@gmail.com

IMPRESIÓN

La Imprenta Editores S.A.

Calle 77 No. 27A-39 | laimprenta@etb.net.co

Bogotá, D.C.

Impresa y hecha en Colombia

Printed and made in Colombia



FEDESARROLLO

Calle 78 No. 9-91 | Tel.: 325 97 77 | Fax: 325 97 70 | A.A.: 75074

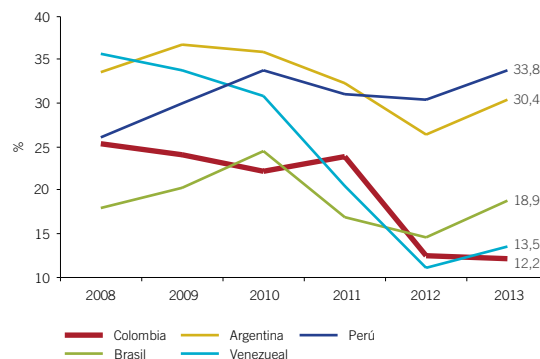
<http://www.fedesarrollo.org.co> | Bogotá, D.C., Colombia

La ley de infraestructura en Colombia: alcance y próximos pasos*

Es del saber colectivo que uno de los principales límites a la competitividad de la economía colombiana viene dado por la mala calidad de su infraestructura de transporte. De hecho, en el ranking de 144 países realizado por el Foro Económico Mundial, en lo referente a la dotación de infraestructura de carreteras, Colombia descendió desde la penosa posición 126 en 2012 hasta la 130 en 2013, convirtiéndonos en uno de los 15 países del mundo con peor calificación en esta materia y situándose incluso por debajo de sus pares latinoamericanos, que se encuentran en el tercil más bajo de la distribución (Gráfico 1). En efecto, dados los niveles de ingreso, las condiciones demográficas y la estructura macroeconómica del país, se estima que Colombia debería tener al menos una cuarta parte más de los kilómetros de carreteras que ostenta en la actualidad (Yepes *et al*, 2013).

Esta situación es el resultado de unos bajos niveles de inversión pública y un ineficiente diseño institucional (Ver Tendencia Económica No.125). Sin embargo, desde comienzos de 2011 el Ministerio de Transporte adelanta una agenda de reformas del sector buscando consolidar un marco normativo que le permita al país adelantar las inversiones necesarias para saldar su importante rezago en infraestructura de transporte. En este editorial se describe el avance institucional orientado al desarrollo de la infraestructura de transporte, haciendo especial énfasis en la Ley de infraestructura sancionada recientemente.

Gráfico 1
ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD RELATIVA EN
INFRAESTRUCTURA DE CARRETERAS
(% DE LOS PAÍSES DE LA MUESTRA
CON MENOR CALIFICACIÓN)*



* La muestra de países del WEF oscila entre 133 y 148 países.

Fuente: Elaboración FEDESARROLLO con datos del Foro Económico Mundial.

* La elaboración de este artículo contó con la asistencia de Carlos Ruíz.

¿De dónde venimos?

Entre los años 2001 y 2009 la inversión promedio en infraestructura de transporte en Colombia fue de solo 0,8% del PIB, cifra que ascendió a 1,3% del PIB entre 2010 y 2012 (Yepes *et al*, 2013). Sin embargo, este aumento de la inversión no vino acompañado de una correspondiente transformación institucional en términos de acompañamiento, vigilancia y control, que se adaptara a los nuevos montos. En particular, la salida a licitación sin contar con estudios en Fase III¹ condujo a un mal dimensionamiento de los riesgos y tuvo como consecuencia una importante externalidad negativa: la creación de un incentivo perverso para que los contratistas presentaran ofertas temerarias con el fin de asegurar la adjudicación del contrato y luego demandar una futura renegociación. De esta forma, la siniestralidad de los contratos de infraestructura se tornó relativamente alta.

Dentro del mapa de dificultades también sobresalían el mal uso de los anticipos, la ausencia de mecanismos jurídicos para adquirir predios a precios razonables, la falta de información sobre la ubicación de los servicios públicos, la demora en la obtención de licencias ambientales y las múltiples indefiniciones y ambigüedades relacionadas con los procesos de consulta previa con las comunidades. Lo anterior se presentaba en ausencia de una efectiva coordinación institucional, lo cual agravaba aún más el desarrollo de los proyectos.

En enero de 2011, se da un primer paso en materia institucional a través de la creación del Viceministerio de

Infraestructura. Este nuevo viceministerio separa de manera adecuada la construcción de vías del diseño de la política de los servicios de transporte, antes concentrados en una sola unidad. Posteriormente, la sustitución del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) buscó fortalecer la institucionalidad pública para la estructuración y gestión de proyectos de infraestructura con participación privada, y con la Ley de Asociaciones Público-Privadas (APPs) se abrió el campo para la promoción de la inversión privada. Adicionalmente, el Invías resolvió de manera parcial el problema de los incentivos perversos de los contratistas a ofertar de manera predatoria². Por otro lado, siguiendo las recomendaciones de la Comisión de Infraestructura (2012), se implementaron dos medidas cruciales: la mejor estructuración de los proyectos, donde se garantiza que las obras públicas se liciten solo cuando se cuente con diseños definitivos (al menos en Fase II); y la creación del Consejo Intersectorial, para mejorar la coordinación intergubernamental en proyectos de infraestructura. Finalmente, a través de la Directiva Presidencial número 10, el Gobierno publicó la guía para la realización de la consulta previa a comunidades, sirviendo como una herramienta de coordinación interinstitucional en procura de una mayor eficiencia administrativa.

Alcances de la Ley de Infraestructura de Noviembre de 2013

A pesar de los esfuerzos por mejorar la institucionalidad en torno a los proyectos de infraestructura de transporte, aún persistían problemas de adquisición de predios, sobre-

¹ El estudio denominado Fase III debe tener al menos cuatro componentes básicos: ingeniería de detalle del proyecto, plan de ejecución de la obra, presupuesto de costos del proyecto con precios unitarios para cada componente y documentos requeridos para estructurar el proceso de licitación.

² El mecanismo consiste en evitar la adjudicación de contratos a las propuestas de menor cuantía, haciendo uso de un criterio donde la oferta ganadora es aquella que se encuentre más cerca al promedio de las que cumplen con los requisitos habilitantes (capacidad financiera, técnica y jurídica para cumplir el objeto contractual). Sin embargo, esta solución ha sido criticada por ser, a su vez, subóptima e ineficiente.

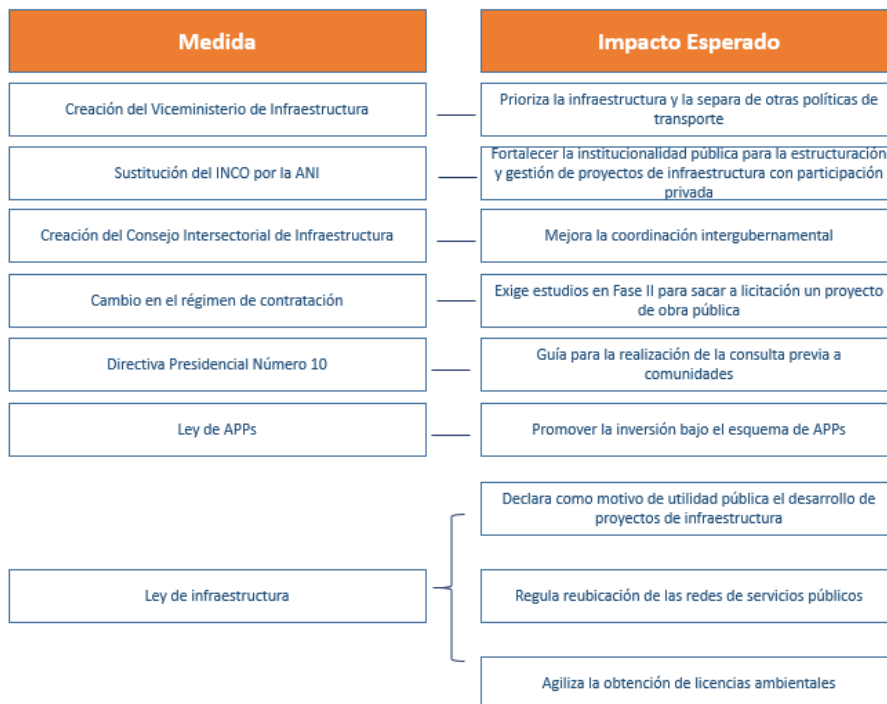
costos por la mala ubicación de la red de servicios públicos y demoras en los trámites de las licencias ambientales. Por lo anterior, en noviembre de 2013 se sancionó la Ley de infraestructura, cuyos principales alcances son: i) declarar como motivo de utilidad pública el desarrollo de proyectos y obras de infraestructura, ii) reglamentar el traslado de las redes de servicios públicos y iii) agilizar la obtención de licencias ambientales.

La declaratoria de los proyectos de infraestructura de transporte como un nuevo motivo de bienestar público autoriza la expropiación de los bienes y terrenos que se requieran para tal fin. Un punto fundamental es que la entrega de los inmuebles se puede realizar en medio del proceso administrativo, ya sea de manera voluntaria o por una orden judicial. En caso de que la entrega sea de

manera voluntaria, el traspaso del inmueble se realizará de manera inmediata. Si ese hace a través de una orden judicial, el traspaso tomará como máximo 30 días. En cualquier caso, los tiempos de adquisición de predios se reducen de manera sustancial, no sin antes reglamentar el debido proceso y los respectivos saneamientos asociados a la expropiación. Para ello, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi o entidades sustitutas evaluarán las propiedades y de esta forma el monto que se deberá pagar por los terrenos.

La Ley de Infraestructura también reglamenta los procedimientos para la reubicación y traslado de las redes de servicios públicos, así como la asignación de los costos. Además, articula la expansión de las redes de servicios públicos con los planes de construcción de infraestructura,

Gráfico 2
REFORMAS RECIENTES A LA INSTITUCIONALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN COLOMBIA



Fuente: Elaboración Fedesarrollo.

al condicionar la dotación de inmuebles para la prestación de servicios públicos, a una aprobación previa por parte de la autoridad competente de los proyectos de infraestructura de transporte.

En cuanto a la gestión ambiental, la Ley de infraestructura incorpora dentro de todas las fases de estudios previos este tema, incluyendo la estimación del eventual impacto en la fase de factibilidad. Adicionalmente, la Ley fija tiempos de respuesta competitivos a la autoridad ambiental, en especial en lo referente a cambios menores en licencias, nuevas fuentes de materiales y obras de emergencia³. Lo anterior permitirá el diseño de cronogramas más realistas y un menor tiempo en la ejecución de los contratos. Cabe recordar que, previo a la Ley, el trámite de las licencias ambientales consumía entre 1 y 1,5 años en el 54% de los casos, y más de 2 años en el 38% (Cámara Colombiana de Infraestructura, 2013).

Una agenda inconclusa

La aprobación de la Ley de infraestructura es un paso esencial para el desarrollo de los proyectos viales, mejorando sustancialmente las condiciones institucionales para la construcción de una red de transporte moderna. Sin embargo, todavía queda un largo camino por recorrer para superar el fuerte rezago de infraestructura vial del país. Dentro de los pasos pendientes, merecen particular atención cuatro medidas: i) el diseño de un “pipeline” de proyectos y su integración en un Plan Maestro que los armonice y priorice; ii) el uso de nuevos instrumentos de financiación para las concesiones viales, que permitan complementar la inversión pública y sobreaguar las fuertes restricciones presupuestales y de economía política que

enfrenta el Estado (donde la inversión productiva compite con la inversión social); iii) la creación de un sistema de información único y actualizado sobre grupos étnicos, de forma que se convierta en la fuente para determinar los derechos a participar en consultas y iv) una revisión de la institucionalidad para las vías secundarias y terciarias, en línea con la propuesta del artículo de actualidad presentado en este mismo número de Tendencia.

El Plan Maestro de Transporte es un instrumento de coordinación que involucra las necesidades presentes y futuras del país, que plantea soluciones multimodales y que se convierte en la hoja de ruta de la política de infraestructura de transporte. A futuro, un adecuado Plan Maestro de Transporte permite hacer oportunamente las respectivas apropiaciones presupuestales para los proyectos de infraestructura, blindándolas de los ciclos económicos y políticos. Según Montenegro y Roda (2013), el actual fraccionamiento de la responsabilidad de la red de transporte en dos entidades (ANI e Inviás) ha impedido la correcta articulación de las obras de infraestructura en un plan, por lo que se requiere que su elaboración esté en cabeza de una sola entidad. Los autores estiman que el diseño de dicho plan podría tomar tres años.

En cuanto al uso de instrumentos complementarios de financiación, surge como una importante alternativa el uso de bonos de infraestructura para aliviar las presiones de corto plazo sobre las finanzas públicas y, a su vez, conquistar menores costos de financiación para las APPs.

Sin duda, la Ley de infraestructura es un paso en la dirección correcta. No obstante, los recursos de inversión para infraestructura y el nivel de armonía entre los proyec-

³ De acuerdo con la Ley, la autoridad ambiental deberá pronunciarse como máximo en veinte días acerca de la necesidad o no de adelantar el trámite para el procedimiento de modificación de la licencia, para nuevas fuentes de materiales el plazo es de 30 días y para las obras de emergencia la respuesta deberá ser inmediata.

tos todavía se encuentran por debajo de los estándares requeridos por un país como el nuestro. Colombia necesita una moderna infraestructura para subsanar el rezago del

sector agropecuario, la desindustrialización y para afrontar con éxito una profundización de su apertura comercial. Colombia necesita una moderna infraestructura para la paz.

Referencias

- Álvarez, C. (2013). Exposición de motivos proyecto de ley “por el cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte”. Congreso de la República, Bogotá.
- Clavijo, S., Vera, A. y Vera, N. (2012). “La inversión en infraestructura en Colombia 2012-2020: Efectos fiscales y requerimientos financieros”. Carta Financiera Enero-Marzo 2013. ANIF, Bogotá.
- Comisión de Infraestructura (2012), “Informe”, Bogotá, octubre de 2012.
- Montenegro, A., y Roda, P. (2013). “Hacia un plan Maestro de Transporte”. Económica Consultores.
- Proyecto de Ley “Por el cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte”. Congreso de la república, 2013. Disponible en http://www.imprenta.gov.co/gacetap/gaceta.mostrar_documento?p_tipo=27&p_numero=223&p_consec=36639.
- Yepes, T., Ramirez, J., Villar, L. Aguilar, J. (2013). “Infraestructura de transporte en Colombia”, Fedesarrollo, Cuadernos de Fedesarrollo No 46, Bogotá.

Infraestructura regional: un requisito indispensable para la superación de la pobreza*

De acuerdo con el último Reporte Global de Competitividad del Foro Económico Mundial, Colombia ocupa el puesto 117 entre 148 economías en lo referente a la calidad de su infraestructura, lo que lo ubica por debajo de otros países de la región como Chile, Brasil, Perú y México. En el imaginario colectivo, este rezago se asocia casi de manera exclusiva con la insuficiencia en materia de vías troncales y de doble calzadas, las que conectan las grandes ciudades entre sí y las ciudades del interior con los puertos. Existe, sin embargo, un segundo componente que explica gran parte del atraso colombiano y que muchas veces se margina en el debate sobre la política de infraestructura. Se trata del estado de las vías secundarias, que son aquellas que unen las cabeceras municipales, y terciarias, que comunican a los pueblos y veredas con las cabeceras municipales.

El fortalecimiento de la infraestructura vial regional es importante para el desarrollo rural en tanto reduce los tiempos de transporte e incrementa la competitividad de los productos agrícolas básicos, al tiempo que mejora las condiciones de vida de las familias rurales reduciendo la pobreza en los lugares más apartados (Webb *et al*, 2011). En el caso de Colombia, una buena red de vías secundarias y terciarias es clave para potencializar las locomotoras agrícola y minera, por medio de una más eficiente movilización de insumos y la correcta articulación de los centros de producción con los de acopio y distribución (Yepes *et al*, 2013). En términos de las condiciones de vida de las familias rurales, según estimaciones realizadas para el departamento de Antioquia¹, un aumento de 10% en el número de kilómetros (kms) de vías terciarias por km² reduce la tasa de pobreza multidimensional en 5% (Ramírez y Villar, 2013).

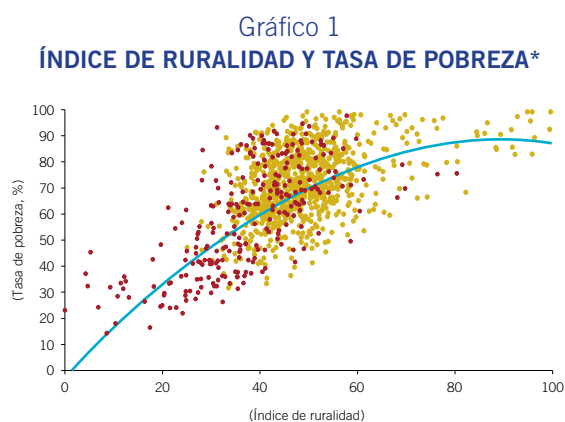
El estudio de la infraestructura rural como instrumento para desarrollo del campo es importante dentro de la política pública por al menos tres razones. En primer lugar, la difícil geografía y deficiente infraestructura vial han determinado, en gran medida, el de-

* La elaboración de este artículo contó con la asistencia de César Pabón.

¹ Los autores utilizan el departamento de Antioquia ya que la información disponible sobre vías terciarias es mucho más completa que para el resto del país. Adicionalmente, este departamento es un buen reflejo del país en la medida que se caracteriza por presentar una gran heterogeneidad en términos de pobreza e infraestructura vial.

sarrollo desigual de las regiones del país y las condiciones de exclusión para gran parte de la población, produciendo así una estrecha relación entre el grado de ruralidad y de pobreza de los municipios en el país (Gráfico 1). En segundo lugar, el significativo avance de Colombia en términos de reducción de pobreza monetaria ha estado concentrado en lo urbano, rezagando las zonas rurales. En efecto, la participación del campo sobre el total de pobres en el país se incrementó, pasando de 32,9% en 2002 a 34,2% en 2012. Más aún, tanto la pobreza como la pobreza extrema rural se incrementaron entre 2011 y 2012. Finalmente, ante la perspectiva de que el actual proceso de paz culmine exitosamente y Colombia entre en un escenario de postconflicto, esta agenda se convertirá en la piedra angular para la consolidación de este acuerdo.

El presente artículo de actualidad describe el nivel de desarrollo de la infraestructura de transporte regional en



* Cada punto representa un municipio. Los puntos amarillos corresponden a los 807 municipios con menos de 30.000 habitantes y que no hacen parte del Sistema de Ciudades² del país, en los cuales se concentra la mayor ruralidad y la mayor pobreza. Los puntos rojos se refieren a los 313 municipios con más de 30.000 habitantes y los municipios de menos de 30.000 habitantes que hacen parte del Sistema de Ciudades.
Fuente: Ramírez y Villar (2013).

Colombia y reflexiona sobre los principales retos para la consolidación de su agenda pública.

Evolución de las vías secundarias y terciarias en Colombia

En Colombia, la administración de vías regionales ha tenido significativos virajes durante las últimas dos décadas. Los antecedentes se remontan a 1993, cuando la administración de la infraestructura vial pasó de un esquema centralizado a uno descentralizado, en el cual se distribuyeron las competencias de las vías primarias, secundarias y terciarias entre la Nación, los departamentos y los municipios, respectivamente. Sin embargo, parte de la red vial terciaria que venía administrada en el esquema anterior por el Fondo Nacional de Caminos Vecinales quedó temporalmente a cargo del INVÍAS y los departamentos, mientras los municipios fortalecían su capacidad institucional para administrarla por su propia cuenta.

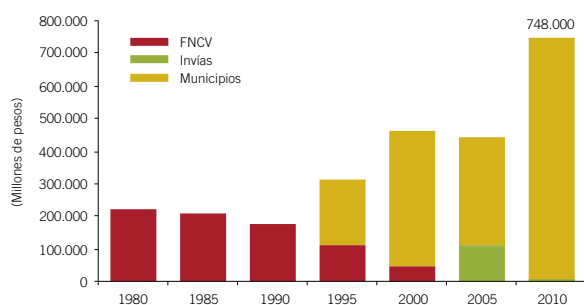
Cumplidas dos décadas de esta reforma, se puede afirmar que los objetivos que se perseguían se han cumplido parcialmente desde el punto de vista de la asignación de recursos al sector pero con dos problemas centrales: en primer lugar, los recursos han tendido a ser volátiles lo cual ha afectado negativamente el mantenimiento de las vías, un rubro que por su naturaleza requiere una fuente estable de financiación. En segundo lugar, los recursos no han sido suficientes para garantizar el mantenimiento vial por lo que éste ha tendido a realizarse de manera correctiva, cuando las carreteras están deterioradas y no de manera preventiva (Roda, 2010).

La inversión en vías terciarias por parte de los municipios aumentó de \$205 mil millones de pesos de 2010 en 1995 a \$748 mil millones en 2010, lo que permitió sustituir

² La identificación del Sistema de Ciudades en Colombia hace parte de los trabajos de la Misión de Consolidación del Sistema de Ciudades (DNP, 2013).

con creces la inversión de Caminos Vecinales y la que hacía el INVIAS para las carreteras terciarias que permanecían a su cargo (Gráfico 2). Se destaca que este aumento se observó tanto para los municipios grandes como para los de menos de 30.000 habitantes, que no hacen parte del Sistema de Ciudades. De hecho, en pesos constantes de 2010, estos últimos pasaron de invertir \$115.000 millones en 1995 a \$369.000 millones en 2010. Al agregar la inversión en infraestructura vial regional de municipios y departamentos, podemos evidenciar que ésta alcanzó poco más de 1,7 billones de pesos en 2010, cifra que se compara muy favorablemente con 1,2 billones en 2005.

Gráfico 2
INVERSIÓN DE LOS MUNICIPIOS EN VÍAS TERCIARIAS*



* A precios constantes de 2010.

Fuente: SICEP, INVIAS y Ministerio de Obras Públicas (1990).

Como se indicó, a pesar del aumento en los montos de inversión, su nivel continúa siendo a todas luces insuficiente. En efecto, la inversión como porcentaje del PIB dirigida a vías secundarias y terciarias (0,3% del PIB) fue de apenas un tercio de la que hizo el Perú en 2010, un país que ha logrado reducir sustancialmente la pobreza rural gracias, en buena medida, al desarrollo de la infraestructura vial regional. Asimismo, mientras que en el periodo 1980-2010 la máxima inversión per cápita en vías secundarias y terciarias en nuestro país se ubicó por debajo de los US\$20, en Perú esta cifra alcanzó los US\$45,5. Para el periodo posterior a 2010 no se dispone aún de información detallada sobre la inversión de municipios y departamentos

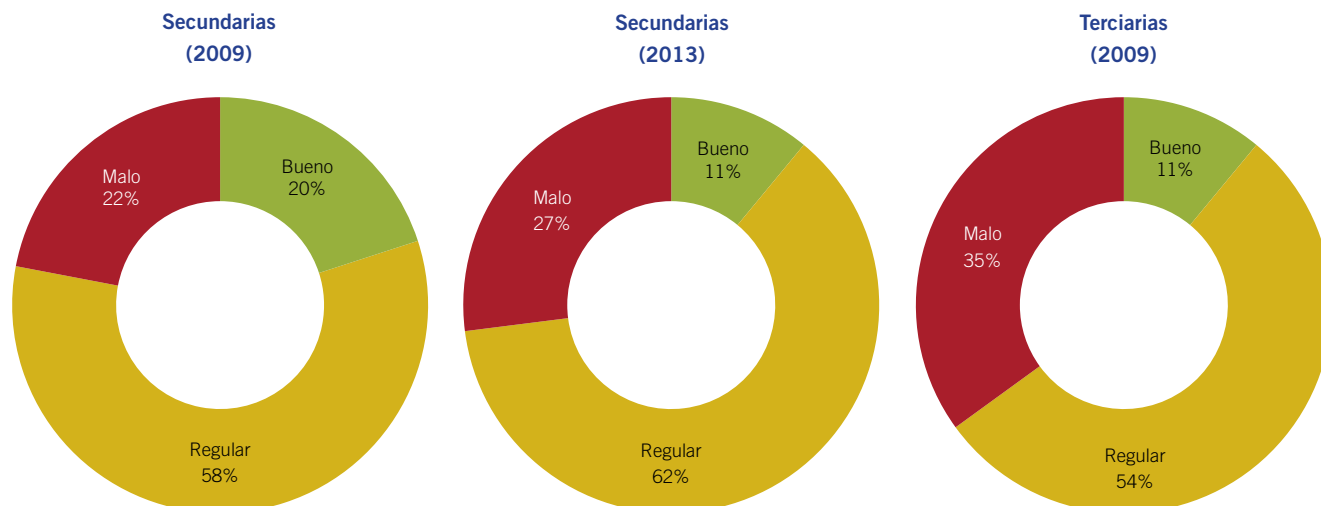
en la red vial regional. El Gobierno Nacional ha hecho un esfuerzo importante a través del Programa *Caminos para la Prosperidad* orientado al mantenimiento y conservación de la red terciaria, cuya meta es intervenir 22.000 Kms con \$2,5 billones en cuatro años (0,1% del PIB en promedio por año). Adicionalmente, se han destinado \$1,4 billones de regalías en 2012 y 2013 para la infraestructura vial regional (lo que en promedio representa también algo más del 0,1% del PIB). Estas cifras, sin embargo, no permiten cubrir la brecha que nos separa en términos de inversión en este tipo de vías frente al caso de Perú.

Por otra parte, a pesar de los montos invertidos, la información disponible sugiere que las carreteras regionales presentan un significativo deterioro. En efecto, estimativos del Departamento Nacional de Planeación para 2009 sugerían que menos de 15% de las vías terciarias se encontraba en buen estado, sobre una evaluación de 74.624 Kms. Por su parte, el DNP evaluó en el mismo año 37.710 Kms de vías secundarias y encontró que solo el 20% se encontraba en buen estado, porcentaje que se reduce a 11% en la más reciente evaluación que sobre 23.153 Kms hizo el Plan Vial Regional (PVR) de Ministerio de Transporte (Gráfico 3).

Principales retos de la infraestructura regional

Aunque la inversión de los entes territoriales en vías regionales aumentó en los últimos años, el cierre efectivo de la brecha de infraestructura regional del país requerirá de esfuerzos importantes. Por una parte, el logro de una infraestructura regional de calidad requiere repensar su institucionalidad. Si bien la asignación de competencias es clara en la teoría, la descentralización en Colombia es todavía un proceso inconcluso, que ha sido difícil de implementar en la práctica. Parte de la red vial terciaria sigue siendo responsabilidad de la Nación y de los departamentos, debido a problemas sobre los derechos de propiedad de las vías, por falta de información e informa-

Gráfico 3
ESTADO DE LAS VÍAS



Fuente: DNP y PVR - MT.

lidad en los acuerdos. En muchos casos los gobiernos territoriales no tienen incentivos para hacerse cargo de las vías, si el gobierno nacional lo hace, y por ende las ETs suelen no realizar el mantenimiento de las vías secundarias y terciarias que les corresponden cuando la Nación ha invertido en ellas (Banco Mundial, 2009). Desde este punto de vista, las intervenciones del Gobierno Nacional para la financiación de la red vial regional no solucionan los problemas de fondo de la descentralización del sector, además de que tienden a ser erráticas y a ser asignadas a los municipios sin criterios técnicos claros.

De otro lado, existen serias dificultades en la gestión de la red vial regional por parte de las entidades territoriales debido a su limitada capacidad de gestión, lo cual incide en una débil planificación y estructuración de proyectos de mediano y largo plazo. En ese sentido, los problemas de gestión y capacidad institucional, tanto en los municipios como en los departamentos, obligan a repensar los mecanismos de acompañamiento que deben recibir por parte de la Nación, distinguiendo entre jurisdicciones

con fuerte capacidad institucionalidad de aquellos que requieren mayor apoyo desde el nivel central.

Por su parte, frente al problema de la volatilidad de los recursos para la infraestructura vial regional, surge la necesidad de identificar fuentes de recursos estables que garanticen un mantenimiento preventivo adecuado de la red vial regional. Los recursos del Sistema General de Regalías pueden servir para este propósito, pero para lograr un acceso efectivo a ellos se deben diseñar proyectos que tengan un carácter regional y no puramente municipal, para lo cual se requiere un liderazgo importante de los departamentos y el apoyo de la Nación. Una segunda opción de recursos puede derivarse de la tributación propia de los entes territoriales, para lo cual resulta indispensable una mejor gestión de los avalúos catastrales y los impuestos subnacionales. En cualquier caso, es necesario pensar en mecanismos de cofinanciación provenientes de la nación, tanto para los departamentos como para los municipios, pero sin reproducir esquemas centralizados de ejecución, como los que tenía el Fondo Nacional de

Caminos Vecinales, y que en la mayoría de los casos resultan inconvenientes.



En resumen, la mejora en la infraestructura de transporte regional es un requisito indispensable para el desarrollo rural y la reducción de la pobreza en particular en los municipios pequeños y en las áreas rurales dispersas. En Colombia, la agenda de desarrollo de vías secundarias y terciarias resulta de particular importancia, debido a la histórica disparidad a nivel regional, al reciente aumento de la participación de pobreza rural en la pobreza total y a las demandas de un proceso de paz que ha puesto en la mesa la urgencia de definir una agenda para la ruralidad.

Veinte años después de implementada la descentralización de los recursos de infraestructura, la inversión en vías secundarias y terciarias ha aumentado en forma notable, superando con creces la inversión que realizaban programas anteriores como Caminos Vecinales. No obstante, más del 80% de las vías secundarias y terciarias se encuentran en mal estado y los montos destinados para tal fin se comparan de manera desfavorable frente a los utilizados en otras economías de la región.

Lo anterior pone de presente los desafíos que debe enfrentar el Gobierno Nacional para ayudar a superar las trampas de pobreza y desigualdad a las cuales han estado históricamente sometidas una porción significativa de la población colombiana. Por un lado, el Gobierno debe jugar

un papel central en la cofinanciación de la infraestructura regional y en el acompañamiento del buen manejo de los recursos propios, que permita identificar fuentes de recursos estables para el mantenimiento de las vías. De otra parte, debe apoyar a los entes territoriales en la aplicación de buenas prácticas tanto de gestión como planeación de proyectos de mediano y largo plazo, así como establecer mecanismos diferenciados de acompañamiento a los entes territoriales dependiendo de su capacidad para asumir las competencias que en el sector de transporte les asigna la ley. En este frente, nuestro país debería basarse en algunas experiencias exitosas internacionales como son los casos de PROVIAS Descentralizado y los Institutos Provinciales de Vías en el Perú, o de programas nacionales como el de Vías para la Integración y la Equidad en el departamento de Antioquia o el Plan Vial Regional que ha venido coordinando el Ministerio de Transporte.

Finalmente, la transferencia cada vez mayor a la ANI de las atribuciones y responsabilidades frente a las carreteras nacionales debido al proceso de concesión de vías primarias, le abre un campo potencial al INVIAS para convertirse en el centro de apoyo, desde el Gobierno Nacional, al desarrollo de la infraestructura de transporte regional. En este rol, el INVIAS puede ser un gran promotor de proyectos regionales, y cumplir funciones claves en la generación de información con inventarios sobre el estado de la infraestructura vial, en la difusión entre los entes territoriales de buenas prácticas de planeación, contratación y gestión, y en el acompañamiento para la formulación de proyectos y el acceso de los entes territoriales a recursos de financiación.

Referencias

PNUD. Informe de Desarrollo Humano (2011) “Colombia rural: Razones para la esperanza”

Ramírez, J.M., Y. Díaz y J. G. Bedoya (2013) “Decentralization in Colombia: Searching for Equity in a Bumpy Economic Geography”, Mimeo. Fedesarrollo.

Revista Semana. (2013) “Carreteras regionales en el olvido”. Disponible en: <http://www.semana.com/economia/articulo/las-vias-del-olvido/364728-3>

Villar, L., Ramírez, J.M (2013) “INFRAESTRUCTURA REGIONAL Y POBREZA RURAL”. Fedesarrollo, en proceso. Ver presentación en Congreso de la CCI de noviembre de 2013 en: <http://www.fedesarrollo.org.co/eventos-y-presentaciones/debates-presentaciones/>

Villar, L., Ramírez, J.M (2013) “Infraestructura regional para la paz y el desarrollo rural en Colombia”. Disponible de: <http://focoeconomico.org/2013/11/19/infraestructura-regional-para-la-paz-y-el-desarrollo-rural-en-colombia/>

Webb, R., Bonfiglio, G., Santillana, M., Torres, N. (2011) “Políticas de desarrollo Social”. Universidad de San Martín de Porres-Instituto del Perú

Una Prospectiva Económica de manos expertas



Incluye:

- ❑ Servicio de acompañamiento macroeconómico a suscriptores
- ❑ Tres actualizaciones al año
- ❑ Doce informes mensuales de seguimiento

Informes oficina comercial

Teléfono (571) 325 97 77 Ext.: 340 | 365 | 332

E-mail: comercial@fedesarrollo.org.co | www.fedesarrollo.org.co

Calle 78 No. 9-91 | Bogotá, Colombia