



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA

INFRAESTRUCTURA

Causas y costos del rezago y pasos en la dirección correcta

3 Congreso Nacional de Economía

Universidad de Los Andes

27 de septiembre de 2012



Causas del rezago

Ausencia de institucionalidad

Visión política vs. Técnica

Interés regional vs. Nacional

Captura del sector por intereses econ. y pol.

Política presupuestal mal enfocada

Ejecución deficiente

Corrupción

1. Problemas estructurales de planeación

- ❏ Ausencia de un plan maestro de largo plazo
- ❏ Falta de un plan logístico y multimodal
- ❏ Visión recortada en relación con los grandes proyectos
- ❏ Barreras aun no removidas: Predios, licencias ambientales, redes de servicios, consulta comunidades y minería ilegal

2. Falta de coordinación entre la política de transporte y la política ambiental y del uso del suelo .

3. Malas practicas de contratación

- ❏ Maduración de proyectos
- ❏ Manejo del riesgo
- ❏ Construcción de pliegos

4. Ausencia de recursos para pre-inversión

5. Ausencia de una política de mantenimiento permanente

6. Bajos niveles de ejecución presupuestal

Costos del rezago y ausencia de multimodalismo

USD\$ 1.350.000



En **multas** al mes por demoras en el puerto de Buenaventura

USD\$ 250



Por **viaje**, como consecuencia de los desvíos causados por la baja calidad de las vías

USD\$ 15



Cuesta **transportar** un barril de crudo, mientras que producirlo cuesta USD\$5

USD\$3.200



Cuesta **transportar** un contenedor de Bogotá a C/gena mientras transportarlo a Shangai cuesta la tercera parte.

56% - 82%



Sobrecosto del transporte de carbón entre C/gena y B/quilla por falta de multimodalismo

Costos del rezago y ausencia de multimodalismo

- ❏ El transporte de carbón entre Cartagena y Barranquilla tienen sobrecostos entre el 56% y el 82% respecto al uso del transporte intermodal tren-río. (Incoplan)
- ❏ El uso de carreteras para el transporte del carbón tiene un sobrecosto entre el 82% y el 106% frente a la conexión férrea hasta Puerto Brisa. (Incoplan)
- ❏ Mientras un camión que transporta 1 tonelada de carga se gasta 1 litro de gasolina en 23 km, una barcaza que transporta la misma carga recorre 250 km con el mismo litro de gasolina (Informe de Competitividad 2011-2012. (The Economist))

Institucionalidad: Pasos en la dirección correcta

Avances en la recuperación de la institucionalidad:

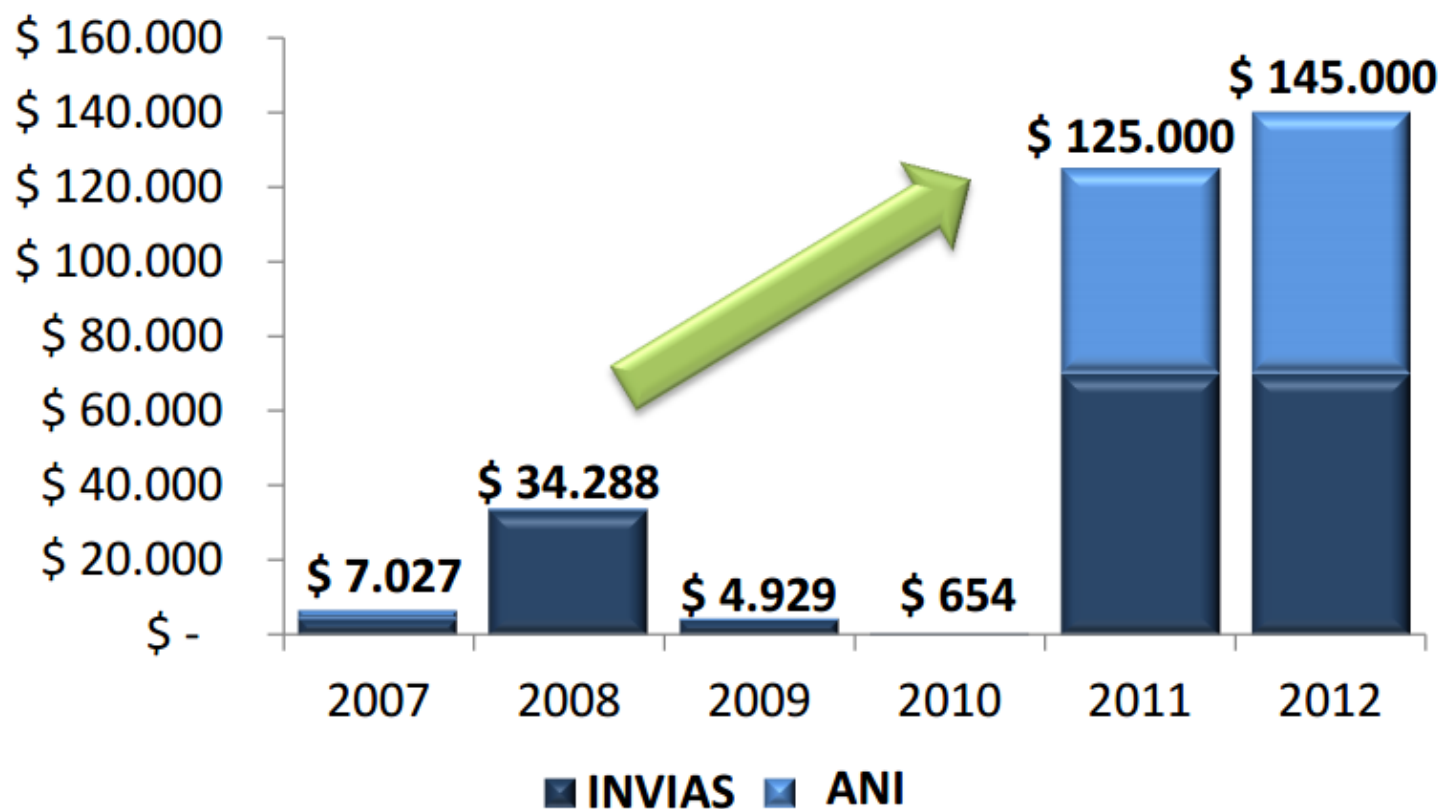
- Tecnificación del Ministerio de Transporte
- Creación del Viceministerio de Transporte
- Creación de la ANI
- Autoridad Nac. Ambiental
- Creación Agencia Nac. de Contratación
- Ajustes al modelo de concesiones
- Trámite Ley APP (Ley 1508 de 2012)

Política homogénea sobre buenas prácticas de contratación: *(¡Depende de los funcionarios, no de la ley!)*

- Maduración de proyectos (Ley 1150 art. 8)
- Manejo de Riesgo (Ley 1150 art. 4)
- Construcción de pliegos (Ley 1150 art. 5)
- Ajustes a la política de anticipos y adiciones

Institucionalidad: Pasos en la dirección correcta

Nuevo rumbo a la política presupuestal: Más recursos para pre-inversión



Fuente: Ministerio de Transporte

Estructuración de proyectos

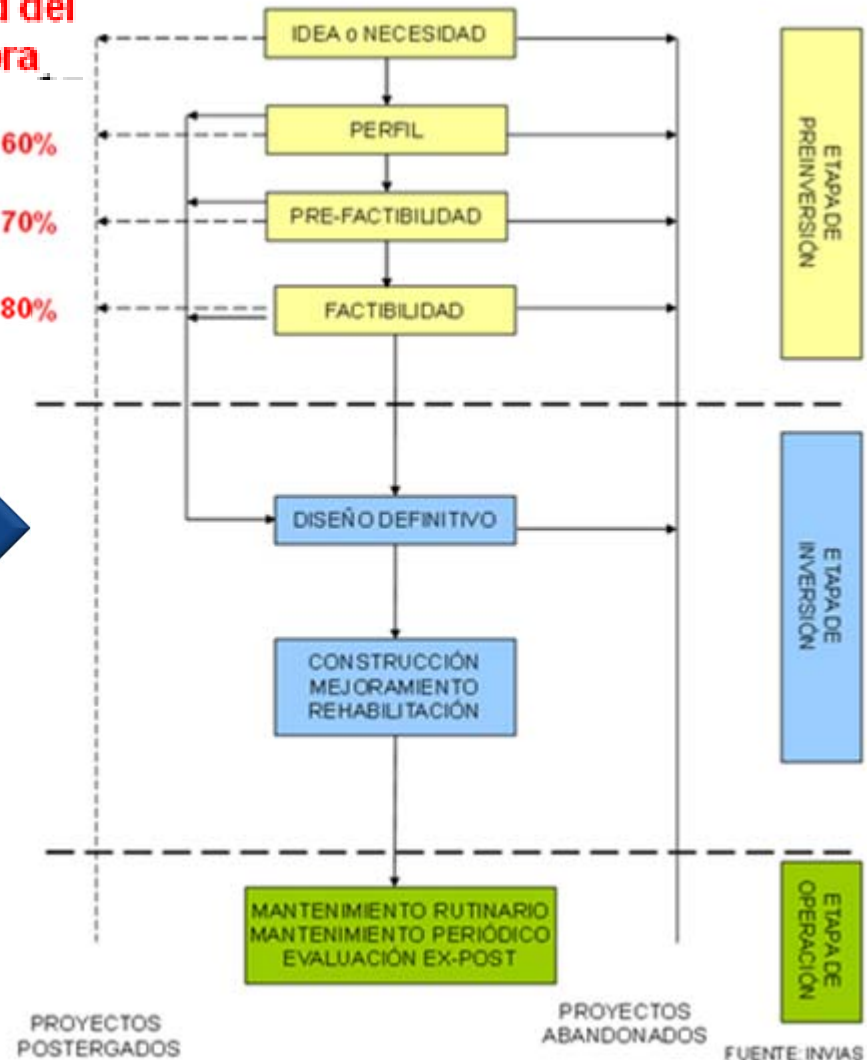
Grado de exactitud del costo final de obra

55 a 60%

65 a 70%

75 a 80%

El grado de exactitud del costo de la obra se incrementa en la medida que se avanza en las fases del diseño



Estructuración de proyectos (vías interurbanas)

Es importante que la estructuración incluya criterios técnicos que garanticen una infraestructura verdaderamente competitiva

Hay que homogenizar según el tipo de terreno: Montañoso, ondulado y plano

Radios de curvatura

Mínimo de 250 mts.

Pendientes

Máxima del 6%

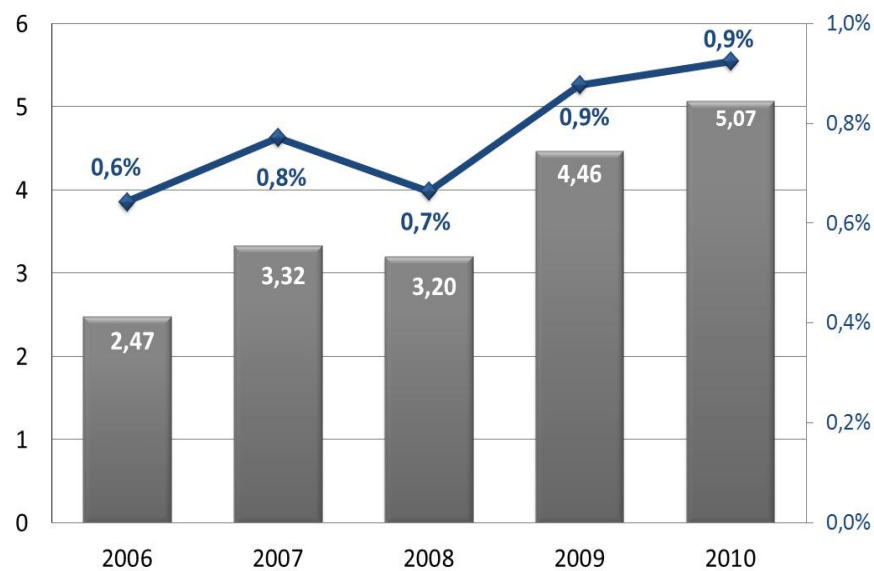
Velocidades de diseño

Mínimo 80 km/hora

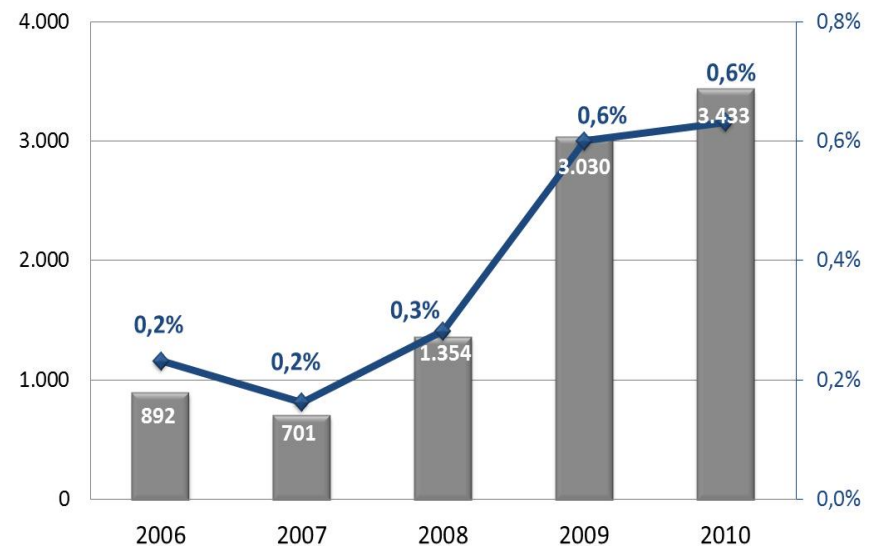
El problema no es la financiación

Hay dos vehículos de inversión para la financiación de infraestructura

Obra Pública Inversión Pública



APP Inversión Privada



Fuente: DNP y DANE. Cálculos de Cámara Colombiana de la Infraestructura.

Sobre el mantenimiento

El tema del mantenimiento ya no está ausente de la agenda

- Hay una buena experiencia con los corredores de mantenimiento
(\$ 1,2 billones de inversión 11 contratos)
- Falta definir las competencias regionales en las tareas de mantenimiento
- Considerar contratos de obra pública con actividades de mantenimiento