Economía

Lunes , Abril 21, 2014

A 2035, las ciudades deben invertir hasta $296.000 per cápita en infraestructura

Bogotá_Con el pronóstico de que en 2035, cerca de 84% de la población colombiana vivirá en las ciudades, se espera que la inversión per cápita en infraestructura en las metrópolis medianas del futuro también aumente de $164.000 a $279.000 por habitante.

En las pequeñas esta inversión debe ser de $296.000. Sin embargo, para poder llegar a ese nivel es necesario potenciar el recaudo del predial y el acceso a créditos.

Esta información se deriva del más reciente estudio del Departamento Nacional de Planeación (DNP), "Misión para el Fortalecimiento del Sistema de Ciudades de Colombia", en su apartado sobre requerimientos de inversión en infraestructura y fuentes de financiación, visión de Tito Yepes, investigador de Fedesarrollo.

Allí se explica que la falta de acceso a los servicios básicos se debe en parte a una inversión baja por habitante con respecto al promedio deseado, no solamente en vías sino en redes, colegios, bibliotecas, hospitales y lo que tiene que ver con su dotación (libros, camillas, pupitres, etc.)

Por ejemplo, entre 2008 y 2010, la inversión per cápita en infraestructura en las ciudades medianas como Cartagena (entre 100.000 y 1 millón de personas) era de $164.000 año, mientras que la inversión ideal debería ser mayor en $115.000 anuales, durante los próximos 25 años. Es decir, incrementar en 70% la inversión per cápita para llegar a niveles de $279.000.

En las ciudades pequeñas (menos de 100.000 habitantes) como el Socorro en Santander, los recursos están por debajo $21.000, con respecto a los que se deberían invertir de aquí en adelante ($296.000). Por lo que la baja inversión pública destinada anualmente a infraestructura está haciendo que los habitantes de dichos municipios tengan que migrar por la falta de acceso a los servicios.

Para José Stalin Rojas, investigador de la Universidad Nacional, estos son indicadores que ayudan a establecer un referente de cuánto debería ser la inversión, pero esas guías no dan cuenta de la transformación de infraestructura a futuro que ya está realizando el Estado colombiano, por lo tanto, la brecha que se muestra en el informe podría ser mucho menor a la real.

Aquí hay un ejemplo, Pereira, que es la ciudad más poblada del Eje Cafetero con más de 464.000 habitantes, tuvo el año pasado una inversión en infraestructura vial y equipamientos públicos de $43.032 millones, otorgados directamente del municipio. En estos recursos no se cuentan ni el Aeropuerto Internacional Matecaña, ni el Parque Temático de Flora y Fauna.

El Secretario de Hacienda de Pereira, Fabio Moreno, señala que la inversión se ha hecho. Mientras, la encuesta de percepción Pereira Cómo Vamos, muestra que 77% califica esta gestión de la Alcaldía entre mala y regular, con 41% de insatisfechos.

"Lo que se nota en la encuesta es que de 2011 a 2013 se dobla la gente insatisfecha con la forma cómo la Alcaldía invierte los recursos en infraestructura", dijo Alejandro García Ríos, el coordinador de Pereira Cómo Vamos.

Por otra parte, en los municipios grandes (más de 1 millón de habitantes) es menor la fisura de lo que se debería invertir. Por ejemplo, el promedio anual en dotación por habitante de infraestructura en ciudades como Bogotá debería ser de $215.000, cuando actualmente es cercano a los $198.000 per cápita, es decir, se necesitan $17.000 más.

El Secretario de Hacienda de Bogotá, Ricardo Bonilla, piensa que hay un rezago de infraestructura de 10 años si se habla de vías y de 50 años se refieren al metro de la ciudad. "En Bogotá están previstas obras como la Avenida en Bosa y ampliar el Sistema Integrado de Transporte Masivo que tiene la ciudad". La inversión como porcentaje del Producto Interno Bruto (PIB) en Colombia ha sido en promedio de 2%, superior a países como Chile (1,9%), México (1,3%), pero inferior a países como Perú (3,6%). El mismo Fedesarrollo, según Yepes, ha dicho que la inversión debería ser superior o igual a 3%, en un promedio durante unos 10 años.

Uno de los grandes problemas es saber de dónde sacar los recursos. El informe del DNP sugiere que los mandatarios locales deberían potenciar los recursos propios de los municipios de aquí al 2035, para así superar el rezago de infraestructura. O en su defecto, incrementar el uso de crédito, sobre todo en ciudades pequeñas y medianas, las cuales solo utilizan 29% y 38% de los requerimientos particulares, respectivamente.

Otra de las opciones es utilizar los recursos de recaudo de la sobretasa de la gasolina para financiar tan solo la malla vial. El autor propone que se puedan retomar los artículos de la Ley 812 de 2003, en los cuales se proponía que 50% de los ingresos tributarios por gasolina fueran destinados a proyectos de infraestructura.

"Los ingresos propios de los municipios provienen principalmente de los ingresos tributarios. En los municipios pequeños los ingresos tributarios representan 89% de los recursos propios, en los medianos 88% y en los grandes 83%", explica el informe. La gasolina tiene el entre 8% y 12% y el predial tiene entre 30% y 35%.

Pero para potenciar el recaudo hay que actualizar el catastro en 51% de los municipios que lo tienen desactualizado como Cali y tomar el ejemplo de ciudades como Medellín y Bogotá, las cuales están completamente en orden.

Germán Alonso Prieto, docente de Tecnología y Gestión de Transporte de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, cree que hay otros modos de financiación diferente a los créditos y a los impuestos, como los peajes dentro de las urbes a través de las Asociaciones Público Privadas u otros modelos en los que las inversiones pueden recuperarse vía cobro por uso del servicio.

En conclusión, en el informe se muestra cómo en los municipios hay que mejorar las capacidades de inversión y generación de ingresos para superar la brecha. Hay que tener un mayor acompañamiento institucional y utilizar el impuesto predial como mayor instrumento de recaudo. También, generar una calificación de riesgo de las ciudades pequeñas para promover el endeudamiento.

Inversión en vías debería ser de 3,3% PIB

Según un informe de la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (Anif), la inversión en infraestructura en Colombia debería ser cercana al 3,3% del Producto Interno Bruto (PIB) anual. Es así como para la institución 1,7% del PIB debería ser de carácter público y 1,6% de recursos privados. No obstante, para los años 2018-2020 sería de 2,5% del PIB. Con ello podríamos tener un impacto fiscal cercano al 1,6% del PIB con un pico en el año 2016. "En dicho año, el efecto fiscal proveniente del sector transporte llegaría al 1% del PIB (63% del total), mientras que los sectores de minas y energía y vivienda y territorio explicarían un 0,3% del PIB y 0,2%, respectivamente". Sin embargo, otros académicos sugieren que la inversión sea cercana al 10% del PIB anual, teoría de la que difiere Tito Yepes, investigador de Fedesarrollo, quien también cree conveniente 3%.

Las opiniones

Ricardo Bonilla
Secretario de Hacienda de Bogotá
"Tenemos un rezago de infraestructura de 10 años si hablamos de vías y si nos referimos al metro tenemos un rezago de unos 50 años".

José Stalin Rojas
Investigador de la Universidad Nacional
"Esas guías puede que no den cuenta de la transformación de infraestructura a futuro que ya está realizando el Estado colombiano".

María Alejandra Solano Vargas
msolano@larepublica.com.co