

Indicadores económicos

Mercados



Commodities



Divisas



Acciones BVC



Cifra

8.322

es el precio de referencia para el galón de gasolina que registró en Bogotá desde el primero de marzo.

Negocios

El experto de la consultora Deloitte

¿Cómo librar la infraestructura de la corrupción?

Nick Prior suelta algunas recomendaciones a seguir para evitar casos como el de Odebrecht.



EDWIN BOHÓRQUEZ AYA

ebohorquez@elespectador.com
@EdwinBohorquezA

A Nick Prior lo presentan como especialista en estructuración comercial, financiera y la negociación de programas de gran impacto de infraestructura. Fue la cabeza del equipo de deudas de la corporación Sumitomo Mitsui y ahora dirige la participación de Deloitte en distintos programas de infraestructura, desde el proyecto de APP de carreteras más grande del Reino Unido, las olimpiadas de Londres en el 2012 hasta el proyecto de financiamiento privado más grande de los colegios ingleses. ¿Cómo atacar la corrupción? Sobre este y otros temas le respondió a El Espectador.

El negocio de la infraestructura es altamente sensible a la corrupción. ¿Qué hacer para eliminarla?

La corrupción es un fenómeno asociado a los negocios que manejan grandes montos de inversión y por eso, en este caso afecta también el sector de infraestructura. No es un tema propio de este sector en particular. La única manera que existe para evitar estos fenómenos es estableciendo reglas de selección, procesos y modelos de contratos y criterios de selección estandarizados. Igualmente se deben definir instancias plurales para la evaluación de las propuestas, que permitan convocar diferentes áreas responsables dentro de la organización, para de esta forma limitar el riesgo de corrupción de un área particular.

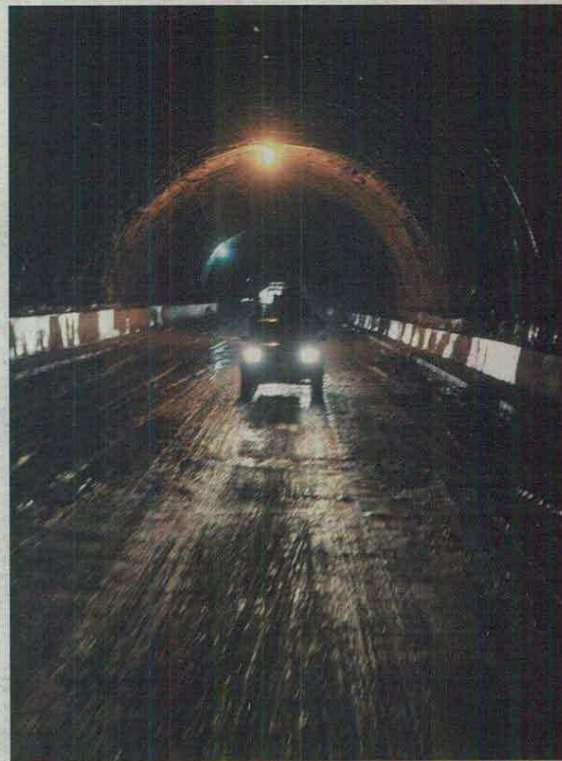
¿Qué les permitirá a países como Colombia, que tienen un atraso de 30 años en infraestructura, ponerse al día sin que, en el medio, aparezcan casadas la corrupción

empresarial y la política?

La manera en la que Colombia está trabajando para cerrar la brecha que tiene en infraestructura es eficaz y está mostrando resultados interesantes. El proceso que se ha desarrollado comenzó por crear una institucionalidad robusta y especializada, capaz de soportar el esfuerzo que representa lanzar de frente el diseño, estructuración, contratación y ejecución de todo el programa de 4G. De la misma manera, el país adoptó un marco legal alineado con los mejores estándares internacionales para el desarrollo de las APP. El resultado es que Colombia pasó de un marco institucional y legal que no era óptimo hace 10 años a disponer de un sólido conjunto de agencias especializadas y lograr contratar en menos de tres años un programa de 20 carreteras y US\$50 millones.

Se está adelantando el desarrollo de las 4G, pero los cierres financieros efectivos han sido demorados. ¿Qué se debería hacer para agilizar?

El hecho de que el Gobierno haya sido ambicioso en el desarrollo simultáneo de un programa de vías de esta envergadura conlleva también grandes desafíos. Uno de ellos es lograr que los inversionistas y el sistema financiero estuvieran listos para financiar todo esto sin saturación. La principal explicación del tiempo empleado en obtener los cierres financieros es sin duda esa. Veo que se han adaptado mecanismos interesantes, que también se han utilizado a nivel internacional para facilitar el desarrollo del mercado financiero, como el rol que está desempeñando la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN). De la misma forma, a medida que avanzan en la evaluación de los proyectos, el sector financiero está más cómodo. Creo que es importante seguir trabajando en esta dirección e incentivar la vinculación de capital vía otras modalidades como el mercado de capitales.



Criterios de selección estandarizados combaten la corrupción. / Archivo

¿Cree que es positivo vender activos del Gobierno (una generadora de energía) para ponerlos en una financiera y por esa vía prestarles plata a los constructores que están desarrollando infraestructura?

La venta de activos públicos como método de generación de liquidez y financiación de infraestructura es una vía muy utilizada para financiar proyectos y no es positiva o negativa en sí misma, se trata simplemente de entender en un momento dado si genera mayor valor, desde una perspectiva financiera pero también económica y

social, mantener la inversión existente o generar liquidez para desarrollar proyectos más prioritarios y/o generadores de valor. En este tipo de temas suele haber aspectos de carácter político, no debería tratarse de manera diferente a tomar decisiones a la luz de criterios financieros y de los objetivos de política pública, administrando de la manera más eficiente posible.

¿Cree que la banca nacional (grupo financiero más grande del país), que además está vinculada con una empresa que desarrolla infraestructura, debería financiar este negocio?

Entodo el mundo la financiación de infraestructura se hace de ambas formas, a través de banca local e internacional. Respecto a la coexistencia de ambas actividades en un mismo grupo financiero, a priori no tiene incompatibilidad, siempre y cuando se manejen como unidades de negocio independiente. Se debe tener presente además que por su tamaño estos proyectos suelen involucrar recursos provenientes de varios bancos y entidades financieras, por lo que raramente recae en un solo actor.



Nick Prior, líder de proyectos de infraestructura y capital de Deloitte.

¿Los recursos de las regalías deberían ser usados en la construcción de las vías secundarias y terciarias?

La inversión de recursos de regalías, como los demás recursos públicos, debe hacerse a la luz de criterios de priorización que permitan obtener el mayor valor social, económico y financiero de la inversión. La conectividad a través de vías secundarias y terciarias es sin duda un punto importante para garantizar la conexión real del país y el acceso a los territorios más alejados. En un país con la situación política y social de Colombia, en contexto de posconflicto, es sin duda una buena idea a explorar, pero puede haber otras, por lo que más que decidir *a priori* un tipo de inversión, lo más recomendable es definir procedimientos fáciles de priorización y sobre todo de estructuración bajo criterios técnicos y financieros robustos en los diferentes territorios, para garantizar que los proyectos que se ejecuten sean los más prioritarios y den generación de mayor valor.

¿Cómo financiar la infraestructura necesaria para proyectos como el metro de Bogotá sin que la ciudad quede endeudada por 20 años y, además, necesite dinero de la Nación para poder hacer la obra?

Los proyectos de infraestructura de transporte urbana raramente generan niveles de ingreso suficientes para ser autosostenibles, por eso la inversión pública, de nivel nacional o municipal, es siempre necesaria. Últimamente las ciudades están explorando mecanismos alternativos de financiación que les permitan mejorar su capacidad de afrontar estos proyectos vía captura de valor. Deloitte ha asesorado varios de ellos y de manera general diría que no son recetas únicas, en función de cada proyecto se debe analizar cuál es la solución que mejor conviene y el mecanismo óptimo de financiación. Raramente es una sola vía, casi siempre se deben combinar varios mecanismos. Uno de los grandes objetivos de nuestro trabajo como asesor financiero en este sector suele ser ese: definir el modelo de negocio y el esquema de financiación que sea más sostenible para las ciudades. Por otro lado, no se debe olvidar el rol de las multilaterales, que han estado siempre muy presentes en la financiación de este tipo de proyectos en la región y seguirán siendo un elemento clave para garantizar su desarrollo. ▀