Imprimir

Después de la aprobación del Plan de Desarrollo en el Congreso de la República, la tarea principal del Departamento Nacional de Planeación (DNP) es ordenar la inversión de tal manera que se articule alrededor de proyectos estratégicos. Se trata de combatir dos de los mayores obstáculos que enfrenta el proceso de planeación en Colombia: la sectorización y la departamentalización de la inversión.
La distribución de las inversiones por *sectores* ha sido la práctica común en el país. Esta mirada sectorial comienza por la forma como se diseñan las inversiones en los ministerios. Esta fragmentación por sectores obstaculiza la integración de los proyectos. Las cinco grandes transformaciones constitutivas del Plan de Desarrollo tratan de integrar la visión de los diferentes sectores. Esta intencionalidad del Plan no siempre se refleja en los proyectos de inversión que continúan con una lógica sectoriales.

La integración de los proyectos tampoco es favorecida por la forma como se hace el presupuesto. La asignación de recursos continúa realizándose de acuerdo con los sectores. Sería ideal que el presupuesto se distribuyera por grandes programas de inversión, en los que converjan diversos sectores. Esta aproximación permitiría superar el fraccionamiento y mejorar la eficiencia del gasto.

Otra gran limitación de la planeación es la *departamentalización* de la inversión. Para los gobiernos locales y los congresistas es importante cuantificar la inversión correspondiente a cada departamento. Pero esta forma de organizar la inversión transmite un mensaje equivocado porque algunos proyectos que están localizados en un departamento tienen impactos que van más allá de las fronteras político-administrativas. Un ejemplo que expresa bien esta idea es la planta de tratamiento de aguas residuales (Ptar) Canoas, situada en Bogotá. Si la inversión se distribuye por departamentos, Cundinamarca aparecería con una inversión elevada dados los altos costos de la Ptar. Pero no tiene sentido afirmar que esta inversión es de Bogotá porque favorece a todas las poblaciones ribereñas del Magdalena. Puesto que el río Bogotá es el principal contaminador del Magdalena, la inversión en Canoas no es un proyecto de Bogotá o de Cundinamarca, sino de varios departamentos. Se podrían hacer consideraciones similares sobre otros proyectos como el dragado del puerto de

Buenaventura, o la carretera Pasto-Popayán. Estas inversiones que tienen claros impactos de corte nacional, no se deberían considerar como departamentales. Realmente se trata de inversiones que tienen impactos nacionales, y no tiene mucho sentido atribuírselas a un departamento en especial. Al considerarla como inversiones nacionales el énfasis del debate se modifica de manera sustantiva, ya que la preocupación fundamental gira alrededor de los impactos que tienen los proyectos en el espacio nacional. Al evitar la departamentalización, los congresistas y los gobernantes locales tienen otros elementos de juicio que facilitan la priorización de los proyectos.

Los principales proyectos de inversión que de aprobaron en el plan de desarrollo son:

i) La implementación de los Centros de Desarrollo Productivo Zasca, que buscan impulsar a la pequeña y mediana empresa. Se inscriben en el contexto de la economía popular.

ii) Campe Sena: el Sena para el campo. Hace parte de la estrategia para modernizar el sector agropecuario.

iii) Compra de tierras en las regiones del Caribe y del Magdalena Medio. La meta del Plan de Desarrollo es ambiciosa y se espera comprar 3 millones de hectáreas. La reforma agraria es integral, así que la compara de tierras está acompañada de vías, asistencia técnica y crédito.

iv) Fortalecimiento de la conectividad digital regional. La pandemia puso en evidencia la enorme brecha digital que existe en el país. En todos los Diálogos Regionales Vinculantes las comunidades mostraron su preocupación por la falta de conexión.

v) Programa de caminos comunitarios para la paz total (caminos vecinales). Esta también fue una demanda explícita en los Diálogos Regionales. Planeación Nacional está priorizando las vías terciarias de mayor impacto, y que consolidan las relaciones funcionales entre ciudades.

vi) Trenes del Pacífico, conexión férrea La Felisa – Medellín – Puerto Berrio (tramo I, II y III del Ferrocarril de Antioquia), Línea Férrea Medellín – Urabá, conexión Golfo de Urabá – Puerto de Buenaventura, La Dorada – Chiriguaná, Belencito – La Caro, La Caro – Barrancabermeja,

Facatativá – La Dorada, Facatativá – Girardot, Catatumbo, corredores férreos de conexión internacional y los trenes de cercanías (Tren del Río, Tren del Caribe, Regiotram del Norte, Tren del Eje Cafetero y Tren de Cercanías del Valle del Cauca). Es evidente el atraso en el sistema férreo.

vii) Intervención Integral en la Región de La Mojana. A pesar de que el problema existe hace años, no se le ha dado una solución definitiva.

viii) Complejos educativos o multicampus de educación superior pública regionales. En los Diálogos Regionales, la preocupación por la educación fue notoria. El multicampus facilitará alcanzar la meta de 500 mil nuevos cupos en la educación técnica y tecnológica.

ix) Implementación de iniciativas de hidrógeno verde. Es un componente central de la transición energética hacia una economía limpia.

x) Planta de tratamiento de agua residual para los municipios Pdet y Zomac. Sería ideal, no se ha logrado que todos los municipios priorizaran el tratamiento de sus aguas residuales. Este es un componente central de la estrategia ambiental del Plan de Desarrollo, y es un elemento constitutivo del Ordenamiento del Territorio Alrededor del Agua.

xi) Fortalecimiento de la red hospitalaria de salud pública. Las asimetrías que existen en el país en materia de salud son notorias, y este proyecto busca reducir las brechas.

Estas inversiones se están articulando de tal manera que tengan un impacto nacional y regional, más allá de los sectores y de los departamentos.

Jorge Iván González

Foto tomada de: El País Cali