

EL NEGOCIO DE LA SEMANA

LOS PROTAGONISTAS

Cormagdalena

Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena.

European Dredging Company

Sucursal Colombia de la compañía de dragado

LA OPERACIÓN

2.992

millones de pesos es el valor del contrato para el dragado de emergencia en el canal de acceso al puerto de Barranquilla.



La draga Francis Beaufort. / Cortesía

EL TRASFONDO

El pasado 11 de junio fue declarada la urgencia manifiesta en la zona del canal de acceso al puerto de Barranquilla. De tres propuestas que se presentaron, Cormagdalena aceptó la de la European Dredging Company Sucursal Colombia. La draga Francis Beaufort removerá un volumen aproximado de 226.895 metros cúbicos.

El Salmón Historia

Se necesitarán \$110 billones los próximos seis años

Concluyen las 4G y ¿qué sigue?

La próxima generación de concesiones no se concentrará solamente en grandes autopistas. Aeropuertos, ferrocarriles, navegación fluvial y vías perimetrales hacen parte de las propuestas que se están estructurando.



PAULA DELGADO GÓMEZ

pdelgado@elespectador.com
@PaulaDelG

En los próximos años concluirán las obras del programa de vías de cuarta generación de concesiones, más conocido como 4G. Esto significa que entrarán en servicio treinta proyectos en los que, según el Gobierno, se están invirtiendo \$100 billones. Sin embargo, este es apenas uno de los capítulos de la visión estratégica de infraestructura y transporte que quedaron definidos en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), la hoja de ruta fijada por el gobierno pasado para superar el atraso en la materia que tiene el país.

Si bien esta administración se negó a la posibilidad de que los proyectos futuros se agrupen bajo una sola denominación, por ejemplo 5G (continuando con el nombre que se adoptó en 1993 con la primera generación de concesiones viales), sí tiene identificados y definidos cuáles serán: autopistas nacionales, infraestructura de navegabilidad, aeropuertos, líneas férreas, vías de acceso a las principales ciudades y sistemas de transporte masivo.

De acuerdo con el Índice de Competitividad para 2018 del Foro Económico Mundial, Colombia tiene una puntuación de 42,9 sobre 100 en infraestructura vial y se ubica en el puesto 105 de 140 países evaluados con una conectividad promedio, y

Colombia tiene una puntuación de 42,9 sobre 100 en infraestructura vial y se ubica en el puesto 105 de 140 países evaluados, de acuerdo con el Índice de Competitividad del Foro Económico Mundial.

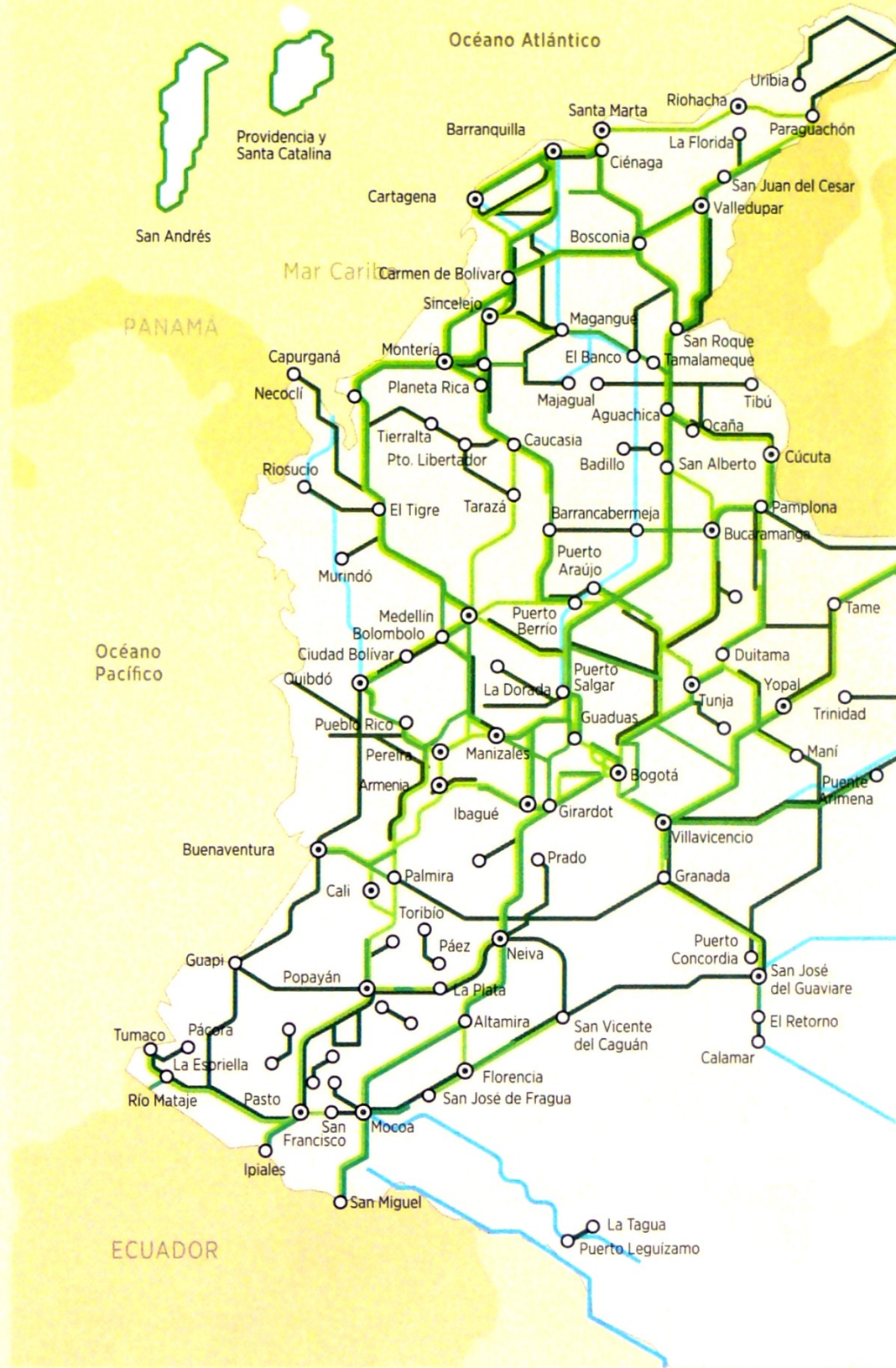
para infraestructura férrea apenas obtiene un puntaje de 8,1 (el promedio de América Latina es de 21 puntos) y es el penúltimo de cien países por su baja disponibilidad y eficiencia.

La Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) calcula que el país necesitará más de \$110 billones en los próximos seis años para financiar proyectos de infraestructura, transporte y movilidad en los frentes antes mencionados. “Después de las 4G aún no quedamos con la infraestructura que necesitamos, hace falta más, tenemos muchas cosas hacia adelante”, indicó al respecto el viceministro de Infraestructura, Manuel Gutiérrez.

“El próximo año comenzarán a salir un grupo de proyectos importantes de las ciudades para vías perimetrales o de ingreso que no dependen de la nación, sino de los municipios y que van a requerir financiación de aquí a tres años. Creemos que esa es la ola que vendrá después”, dijo a principios de año el expresidente de la entidad, Clemente del Valle. De hecho, cifras de la FDN estiman que se necesitarán al menos \$21 billones para los accesos de Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cartagena y Bucaramanga. También están ya estructurados los accesos a Cali y una nueva malla vial en el Valle del Cauca que, de acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), costará más de \$3 billones.

Entre las perimetrales figuran, por ejemplo, la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) de Bogotá, una vía alterna de cincuenta kilómetros para el transporte de carga por el occidente de la capital, y el Puente de la Hermandad en Salamina (Magdalena), que ayudará a descongestionar la vía Barranquilla-Ciénaga al conectar el tráfico pesado de la Oriental del Atlántico con Fundación y a ahorrar tiempo de viaje.

Manuel Gutiérrez, viceministro de Infraestructura, destacó también corredores estratégicos que “hay que sacar adelante sí o sí” como la vía Popayán-Pasto, que permite conectar la capital del país con Ecuador y donde a finales de abril se presentaron derrumbes o la que de Bogotá conduce a Bucaramanga, las cuales “no tienen los



estándares que deberían”. Así mismo, se tienen proyectos de gran impacto por ser corredores de comercio exterior como Ruta del Sol 2, que cuesta unos \$5 billones, y la doble calzada entre Ye de Ciénaga y Barranquilla, cuya inversión estimada es de \$1,2 billones.

El funcionario advirtió que es necesario ampliar la carretera Buga-La Paila, mejorar el estado de la vía Panorama (Valle del Cauca), conectar Sogamoso con Pamplona (Norte de Santander) e iniciar con las obras en la Troncal de Occidente, que conectará Pasto con Popayán.

Muchas de estas propuestas ya habían quedado estructuradas, pues hacían parte de la cuarta ola de 4G que no alcanzó a quedar adjudicada, “ahora tenemos que ver de qué manera lo viabilizamos; nos toca ser creativos en la búsqueda de fuentes de financiación, porque el Plan Maestro de Transporte Intermodal es a veinte años y no podemos quedarnos”, señaló Gutiérrez.

Respecto a los sistemas de transporte masivo estratégico, el viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos, aseguró que hoy en día en el país hay siete en cons-

\$16

billones aún son necesarios para finalizar al menos cinco de los proyectos de vías de cuarta generación que están en curso de acuerdo con la Financiera de Desarrollo Nacional.

MARC HOFSTETTER



¡Panorama fiscal despejado!

El título resume el mensaje que el Gobierno resaltó tras la publicación del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Una cifra sintetiza el anuncio: el déficit del Gobierno ni siquiera será de 2,7% de PIB, que es límite que el Comité Consultivo de la Regla Fiscal le había autorizado, sino de 2,4%.

El límite de 2,7% lo había pedido el propio Gobierno al Comité con el argumento de que la atención a los venezolanos representaba una presión sorpresiva por servicios estatales. Ese cartucho, que puso en tela de juicio la credibilidad de la regla fiscal, se perdió: el Gobierno, tan solo tres meses después de la solicitud, decidió que no necesitaba ese espacio. Pero volvamos al mensaje. ¿Cómo logró el Gobierno despejar el panorama fiscal? Usó tres estrategias: una dosis generosa de optimismo, otra de irrealismo y una, insólita, de creatividad contable.

Comienzo por la última. El déficit es el ingreso neto de los gastos. Un colombiano con un sueldo anual de \$30 millones y gastos por \$33 millones tendrá un déficit de \$3 millones. Y si vende su moto por \$1 millón, ¿cuánto es su déficit? La práctica contable que aplica para los gobiernos diría que el déficit sigue siendo de \$3 millones: la venta de la moto se cuenta como una forma de financiar ese faltante. Pues bien, el Gobierno en el MFMP anunció privatizaciones por 0,6% del PIB (vender la moto), pero las contabilizó como un ingreso, no como una forma de financiar el déficit. Esa práctica no es estándar y de hecho contradice las prácticas recomendadas por el FMI.

Ese truquito es clave: si contáramos las privatizaciones como mandan los manuales actualizados del FMI, el déficit del Gobierno sería de 3% y se volaría incluso a la meta laxa que había conseguido del comité consultivo. Hacia delante urge que ese comité acuerde con el Gobierno la estrategia contable con la cual calcula el déficit que le autoriza: lo lógico es que se use el último manual del FMI. Sin trucos.

La dosis de optimismo viene por el lado del crecimiento económico. El Gobierno estima que la economía crecerá este año al 3,6%, en 2020 llegará al 4% y nunca volvemos a bajar de esa cifra. En los dos primeros años la cuarta parte del crecimiento la explica el efecto de la ley de financiamiento. Incluso en 2030, la ley todavía empuja al crecimiento. La fe en las recetas mágicas que hacen despegar sin retorno al crecimiento parece crónica.

¿Y la dosis de irrealismo? El MFMP contempla una reducción permanente en el gasto en funcionamiento e inversión, pasando de representar el 16% del PIB en 2019 a 14,7% en 2030. El Estado colombiano, famélico, que no llega a muchos territorios, con los aún pobres servicios e infraestructura que presta, tiene al frente una creciente y cada vez más exigente clase media. El MFMP promete servir esas crecientes exigencias con un Estado significativamente más pequeño.

Así se "despejó" el panorama fiscal: un cucharadita de trucos contables, otra de optimismo y una última de irrealismo.

@mahofste

Red PMTI

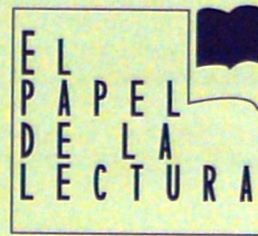
(dos décadas de inversión)

- Red vial actual 2015
- Red vial contratada 2015
- Proyectos viales PMTI
- Red fluvial



trucción o entrando en operación, entre ellos Transmilenio de Bogotá que, de acuerdo con el funcionario, va apenas en el 30% de lo que se proyectó y tiene en curso las fases 2 y 3. La capital pondrá una cuota importante de los futuros proyectos por cuenta de nuevas líneas de cables aéreos, como la que va hasta el municipio de La Calera; los trenes de cercanías (Regiotram) del occidente y del norte, que conectarán con al menos seis municipios en la Sabana, y el metro elevado, para el cual este año se

CONCESIONES PÁGINA 20



ES LLEVARTE A VIVIR LAS PALABRAS

Suscríbete a

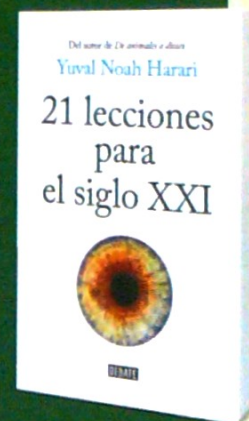
EL ESPECTADOR

por un año y lleva a casa los dos libros que escojas de una de las categorías, de historia de la humanidad o premio Nobel de Penguin Random House Grupo Editorial.

HISTORIA Y HUMANIDAD

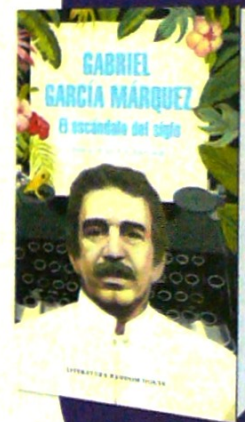


William Ospina

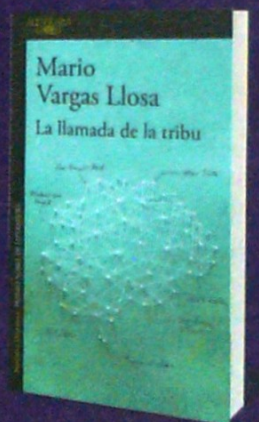


Yuval Noah Harari

PREMIO NOBEL



Gabriel García Márquez



Mario Vargas Llosa

SUSCRÍBETE YA suscripciones.elespectador.com

Llama ya

En Bogotá al 405 5540, opción 2, y en el resto del país a la Línea Nacional Gratuita 01 8000 510903.

Penguin Random House Grupo Editorial

Promoción válida del 1° de mayo al 31 de agosto. Son 500 kits de historia y humanidad y 500 kits de premio Nobel disponibles, o hasta agotar existencias, lo que primero ocurra. Solo aplica para suscripciones de un año todos los días a El Espectador en su versión impresa. Sujeto a cobertura de la red de Distribución de Comunican S.A.

¿Qué medidas se han tomado frente al cierre de la vía al Llano?

Tras casi dos semanas del cierre total de la vía que comunica al Llano con la capital del país, el Gobierno ha anunciado una serie de medidas para paliar los efectos de la crisis. El Minminas, por ejemplo, informó que el Gobierno asumirá los sobrecostos

en el transporte de combustible a causa del cierre. Esa mayor carga la asumirá el fondo de estabilización de precios de los combustibles.

El Mincomercio anunció \$200.000 millones para líneas de crédito dirigidas a las

empresas y el sector turismo afectados por la situación, mientras que la cartera de Agricultura anunció medidas relacionadas con alivios financieros, incentivos al almacenamiento y la movilización de productos agropecuarios como el arroz.

EDUARDO
SARMIENTO
PALACIO



Las fallas de la infraestructura vial

Hace varios años realicé una investigación y escribí un libro con un título similar. En esa oportunidad me refería al atraso y a los sobrecostos de la infraestructura vial. Un trabajo que, en un principio apareció controversial, fue luego ratificado por los hechos. La constante de los proyectos de infraestructura vial es que el valor final de las obras duplique la cuantía que sirvió de base para la adjudicación. No es aventurado afirmar que los proyectos se obtienen en las licitaciones públicas a pérdida y las ganancias se consiguen luego con sobrecostos.

Los insucesos del sector me llevaron a explorar las razones de los sobrecostos y de los sobornos. Tenía que existir un factor especial que explicara las magnitudes tan grandes con respecto al resto de actividades de la economía.

Finalmente, advertí que las actividades de obras públicas, principalmente las viales, corresponden a una actividad en la que los beneficios sociales son mayores a los beneficios incurridos en su realización. En consecuencia, las firmas consultoras no están motivadas a realizar las obras a los precios de mercado que resultan de las licitaciones y de otros procedimientos de adjudicación. Por ejemplo, en el caso de la infraestructura vial, debido a los elevados costos fijos, el activo no es recuperable por peajes o concesiones.

La falencia se ha buscado subsanar con estímulos que se han vuelto perversos. Se generaron enormes rentas en las prerrogativas a los constructores y surgieron poderosas empresas para apropiárselos. Las actividades de obras públicas se mueven en un mundo en el que los intereses están más en lo económico y las ganancias, que en el diseño científico de las obras. De esa manera, proyectos que el país realizó en el pasado con diligencia y brillo hoy en día fracasan en forma reiterada por el incumplimiento de los requisitos técnicos.

En fin, las enormes necesidades que el país tenía para superar el atraso vial y las fallas del pasado por los sobrecostos precipitaron un ambicioso programa 4G que no tenía las condiciones para enfrentar la diferencia entre los beneficios sociales y privados. Como ha sido costumbre en la era neoliberal, la regulación se dejó en manos del mercado y los intermediarios, sin reparar que se trataba de un sector que genera grandes rentas que desbordan las instituciones.

La enorme prioridad de la infraestructura requería un cambio notable en la Ley 80 de obras públicas y el fortalecimiento de las instituciones gubernamentales. Había que ponerles límite a los sobrecostos, los cambios de diseño y los apoyos por la suspensión de contratos. También se debía mantener una rigurosa separación entre las instituciones oficiales y los contratistas para evitar que actuaran como juez y parte. Nada se gana con los formularios tipo si luego el proyecto se modifica para obtener mayores márgenes de ganancia y compensar las pérdidas para obtener los contratos en las licitaciones.

Es un problema que se identificó hace varios siglos. La inversión en infraestructura no es recuperable por los procedimientos de mercado. La diferencia entre los beneficios sociales y privados se llena con estímulos especiales que se tornan perversos. Es hora de que se reconozca que la compensación a los constructores y contratistas solo es viable dentro de la amplia presencia del Estado en la concepción y ejecución de las obras y una estricta regulación legal.

El Salmón Historia

Concesiones

PÁGINA 19

destinarán \$500.000 millones.

“Tenemos apuestas que buscan que la gente tenga servicios de transporte mucho más eficientes y que mejoran los tiempos de desplazamiento, pues por estos sistemas masivos se mueven 5,5 millones de personas diariamente en el país”, destacó el funcionario respecto a estas iniciativas, que según la FDN necesitarán una inyección de \$26 billones para su ejecución.

El presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, Juan Martín Caicedo, resaltó, durante el seminario temático de la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (ANIF), que la infraestructura urbana regional debe ser una prioridad, dado que la atención de sus necesidades puntuales contribuye a mejorar la eficiencia logística del país, y llamó a los alcaldes a reconocer que en este frente tienen grandes retos en materia de competitividad. “Existe la necesidad de realizar intervenciones enfocadas en mejorar los accesos urbanos de las ciudades y municipios del país, con alcance a mediano y largo plazo”, señaló.

Inversión multimodal

A diferencia de las 4G, esta nueva ola de concesiones no se enfoca solo en el modo carretero, sino que, como lo plantea el PMTI, se compone de redes multimodales que se integran entre sí. En lo referente al modo aéreo, por ejemplo, se contempla la ampliación del aeropuerto de Cali, la construcción del Aeropuerto del Café, el mejoramiento de los aeropuertos de Cali, Armenia, Neiva, Ibagué y Buenaventura, la instalación de mayor capacidad en el aeropuerto de Bogotá con El Dorado 2 y el traslado progresivo del aeropuerto de Cartagena al corregimiento de Bayunca, que al concluirse casi duplicaría la capacidad de la terminal aérea más grande del país con cincuenta millones de pasajeros.

Finalmente, en lo referente a navegación, los esfuerzos se concentrarán en la asociación público-privada del río Magdalena y en la intervención del canal del dique. Para el primer caso, se está reestructurando el modelo de la concesión, dado que el Gobierno encontró que la que había era “deficiente, tenía muchas incógnitas, problemas de financiación y podía hacer que se repitiera la historia de la anterior APP”, explicó el viceministro de Infraestructura. En el proceso participaron además la Universidad del Norte, el Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt y los navieros, que finalmente serán quienes lo utilicen. El Gobierno calcula que después de hacerle los respectivos ajustes al modelo y superar las aprobaciones se podrá iniciar el proceso de licitación.

Para el segundo, contó Gutiérrez, se tendrá lista la estructuración en el segundo semestre de este año; mientras tanto se



Dentro de los proyectos futuros se encuentra la ampliación del aeropuerto que sirve a Cali mediante una nueva licitación el próximo año. / Cortesía: Aerocali

buscan fuentes de financiación para adelantar trámites antes de la licitación. Esta intervención es prioritaria, porque el sedimento del río Magdalena está afectando la estructura: “Si no se interviene pronto la vía a Cartagena se va a cerrar la bahía de aquí a ocho años; tenemos que resolverlo”, advirtió el funcionario.

“La infraestructura regional también debe ser una prioridad. Las ciudades, en especial, tienen necesidades puntuales que contribuirían a mejorar la eficiencia logística del país”.

Juan Martín Caicedo, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

Caicedo señaló que mientras se promueva la implementación del sistema de transporte intermodal y la conectividad se podrán reducir los costos logísticos, lo que además de la integración de los proyectos carreteros, férreos, fluviales y aeroportuarios se suma la atención a las vías terciarias, que son las que conectan los municipios con las áreas rurales. Un estudio de la Universidad de los Andes concluyó que la intervención de estos corredores aumentaría un 9 % el ingreso anual de los hogares rurales y un 9,4 % su consumo.

El presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura recordó que a las 4G les faltan más de veinte años de ejecución, que es el tiempo por el cual se extendieron las concesiones, por lo que, a su parecer, a estas concesiones debe seguir la culminación de proyectos estratégicos, sin descuidar las condiciones de estabilidad jurídica para incentivar la inversión privada y que, de esta forma, se convierta en una fuente de financiación relevante, y manteniendo los incentivos adecuados para que los empresarios continúen estructurando y presentando proyectos. ▀