

Comentario Económico del día



Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de
María Paula Salcedo y Alejandro González

Febrero 2 de 2011

“Joyas” de la infraestructura colombiana en transporte (versión 1.0)

Ya es un lugar común afirmar que el desgobierno administrativo, la corrupción y la falta de juiciosa estructuración de los proyectos de infraestructura de transporte explican el grave atraso de Colombia en este frente, generando sobrecostos hasta del 16%. Lo nuevo es que en 2011 estaremos en situación más penosa que en 2010 por cuenta de la emergencia invernal, la cual destruyó puentes, vías y diques. Todo ello estará requiriendo mayores tributos y gastos de ayuda humanitaria y reparación por un valor estimado en \$10 billones (cerca de 2% del PIB).

Como es importante aprender a nivel micro de la historia, Anif ha recopilado estas “joyas” de la infraestructura vial. Respiremos profundo y sumerjémonos en este historial de incompetencias viales colombianas.

1. *Autopista del Café*. La campeona de la incompetencia vial es la concesión Armenia-Pereira-Manizales, adjudicada en 1997 y cumpliendo ya 13 años de desidia administrativa continua, en un objetivo de tan sólo 270 Km. Allí se otorgaron garantías de ingreso mínimo generosas, mal valoradas, donde la Nación inclusive asumió riesgos que le correspondían al concesionario. El cronograma inicial comprendía tan sólo 2 años de ejecución (arrancando en agosto de 1998), con entrega esperada en 2000. Una década más tarde, esto aún no se ha culminado.

Dicho plazo se fue extendiendo sucesivamente en los años 2000, 2005, 2006 y, el último, en 2008. El mantra ha sido el mismo de siempre: problemas técnicos, financieros y de adquisición de predios. Los sobrecostos ya bordean el 68% y, por supuesto, nadie ha calculado el lucro cesante. Difícil creer que se trate de la odisea de una miniobra en el corazón del país, parecería la historia de un “Ícaro megaproyecto” que pretendiera la conexión de nuestra Orinoquía con países vecinos.

2. *Autopista Bogotá-Girardot*. Éste también es un miniproyecto de tan sólo 132 Km., también en el corazón “desarrollado” del país y corredor vital para la conexión Bogotá-Buenaventura. Este proyecto se concesionó en 2004 (a los Nule-Char) y su entrega ha debido ser en el año 2010. Seis años más tarde tan sólo se han construido 76 km (un 58% del total), generándose sobrecostos cercanos al 70%. Este karma vial incluye 19 alteraciones contractuales, improvisaciones técnicas y, por supuesto, graves atrasos por la adquisición de predios. Anif había propuesto soluciones jurídicas para el tema de los predios, que sólo

Continúa



CitiPhone: servicio 24 horas al día, los 365 días del año:
Acceda a nuestros servicios a través de nuestro sistema automático de audio.



Productos y Servicios Financieros ofrecidos por Citibank - Colombia S.A. Citi y el diseño del arco es una Marca Registrada de servicios de Citigroup Inc. Citi Never Sleeps es una marca de servicios de Citigroup Inc.

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de
María Paula Salcedo y Alejandro González

ahora se intentan implementar (ver *Comentario Económico* del Día 26 de mayo de 2010). La expectativa que se tiene con los nuevos contratistas es que la obra puede culminarse a finales de 2012, habiéndose incurrido en un rezago de dos años, que aún podría empeorar.

3. *Aeropuerto El Dorado de Bogotá*. Se concesionó en 2006 por un valor de US\$650 millones, esperando que entrara en operación en 2012. Sin embargo, desde sus inicios era evidente la carencia de estudios técnicos apropiados que permitieran saber si éste debía demolerse o reformarse (... ¿pequeño detalle?). Arrancaron entonces por los muelles de carga, mientras han cursado cuatro años de pugnas jurídicas. Sólo en 2010 se logró la “aprobación” del Consejo de Estado para su demolición. Esta obra ahora tiene fecha de culminación en 2014, un rezago de dos años. Los sobrecostos bordean el 30% y, por supuesto, nadie ha computado el lucro cesante económico y social.

4. *Transmilenio en Bogotá*. La mayoría de los tramos han cumplido cronogramas y tienen sobrecostos razonables (inferiores al 10%); cuando las cosas se planean, suelen salir bien. Con este sistema se han beneficiado mucho los estratos bajos con líneas hacia el suroccidente y Suba. Sin embargo, también existen tres lunares de atrasos y sobrecostos. El peor de todos, la Autopista Norte, donde el cambio de losas permanentemente ya completa una década. En dicha vía nunca se ha podido utilizar simultáneamente los tres carriles, drama que asumen sumisamente quienes conectan hacia Chía-Cajicá y donde se ahoga el descanso dominical de muchos bogotanos. Se trata del síndrome de la iglesia de la Porciúncula, donde por décadas sus párrocos han exhibido andamios que intentan justificar la limosna para algún día culminar las obras (... ¿han detallado uds. en la autonorte los dos obreros que simulan estar trabajando los fines de semana para inmortalizar el cambio de las losas?... ¿Acaso intentan replicar la estrategia de Gaudí?).

Los otros fiascos de Transmilenio, bien conocidos y documentados recientemente, se refieren a la calle 26 y carrera 10. Éstas obras muestran sobrecostos del 6% y el avance de obra aún no llega al 50%. Debería culminar en julio de 2011, pero seguramente ocurrirá un año más tarde.

En síntesis, le corresponderá a la Administración Santos liderar el aprendizaje respecto de ésta pésima gerencia vial. Si Colombia algún día quiere ser competitivo a nivel internacional, se requieren estructuraciones Fase III y la mejor gerencia. La apreciación cambiaría, premio a eventuales crecimientos del 6% anual, sólo podrá compensarse reduciendo los costos de transporte. Ésta posibilidad no ha estado a mano durante 2002-2010, pero aspiramos a que el aprendizaje de éstas lecciones lo hagan posible antes de 2014.

Joyas de la infraestructura vial en Colombia									
Proyecto	Longitud km	Tipo de proyecto	Fecha de adjudicación	Fecha de entrega			Costo del proyecto (\$ billones de 2010)		
				Programado	Estimado	Años adicionales	Programado	Estimado	% de Sobrecosto
Autopista del Café	270	Concesión	Abril de 1997	2000	2013	13	0.49	0.83	68%
Bogotá-Girardot	132	Concesión	Agosto del 2004	2010	2012	2	0.69	1.16	67%
Aeropuerto El Dorado	-	Concesión	Agosto de 2006	2012	2014	2	1.30	1.70	30%
Fase III de Transmilenio (calle 26 y Cra. 10)	20	Obra pública	Diciembre de 2007	2010	?	-	1.30	1.38	6%

Fuente: Cálculos Anif con base en Aerocivil, Coviandes, Cámara de Comercio de Bogotá, INCO, INVIAS y Portal Único de Contratación.