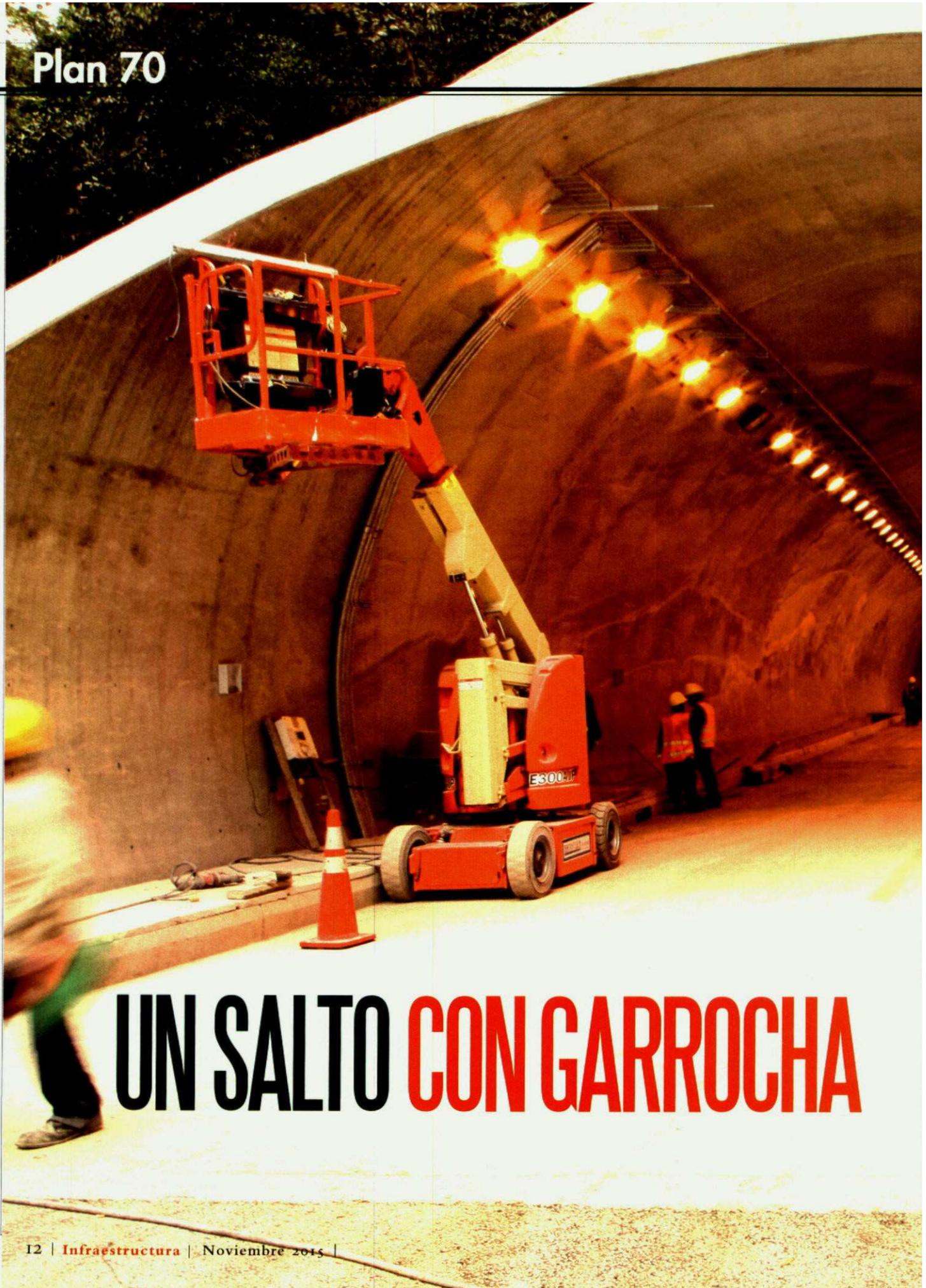
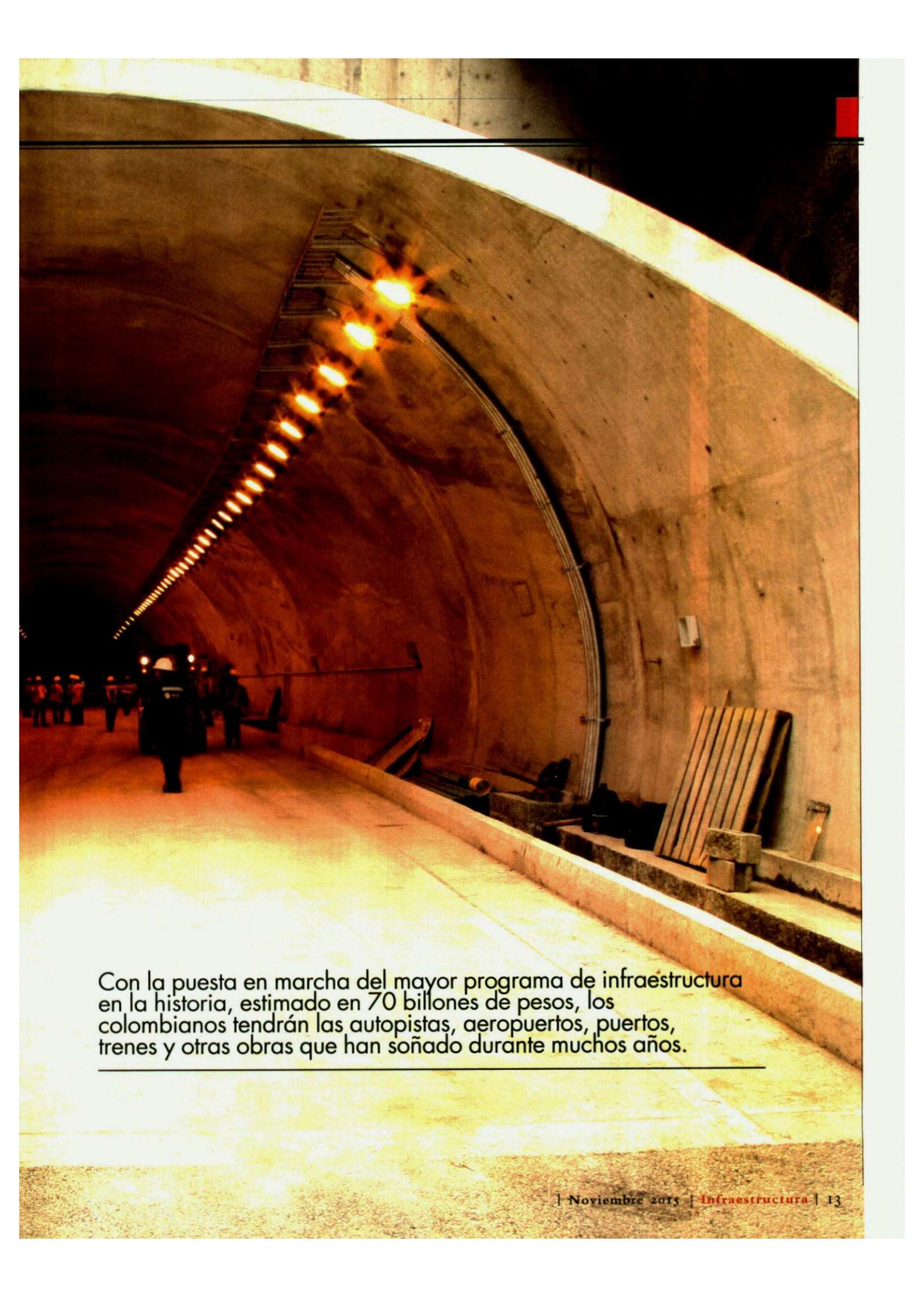


Plan 70



UN SALTO CON GARROCHA



Con la puesta en marcha del mayor programa de infraestructura en la historia, estimado en 70 billones de pesos, los colombianos tendrán las autopistas, aeropuertos, puertos, trenes y otras obras que han soñado durante muchos años.

» La ampliación y modernización de El Dorado permitirá movilizar más de 30 millones de viajeros.

Colombia puede dejar de ser la cenicienta en infraestructura en América Latina y pasar del puesto 18 en la región al tercer lugar, si llega a buen puerto el ambicioso programa del gobierno. Para ello, la administración de Juan Manuel Santos anunció al comienzo de su primer mandato un plan de inversiones en el sector por 70 billones de pesos, una cifra histórica que demuestra que la apuesta por una mayor competitividad del país va en serio.

Con este programa se espera dar un vuelco en vías, puertos, aeropuertos, trenes y logística que cambiarán radicalmente la cara de Colombia de aquí a 2020. De esta manera, el gobierno aspira a superar el rezago de más de 20 años en infraestructura que ha dejado al país en los coleros en América Latina. Según el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, en la región Colombia está en el puesto 110 entre 140 naciones en calidad de vías. México, Chile y Ecuador lo superan ampliamente.

Este atraso representa inmensos costos para los empresarios. Según el Informe del Consejo Privado de Competitividad 2015-2016, movilizar un contenedor por carretera vale 2.355 dólares, una cifra muy elevada comparada con otros países de la región. Esto es resultado de la mala calidad de las carreteras —la red primaria en buen estado es del 57 por ciento—, y de los altos costos logísticos y aduaneros.

Pero si el programa se materializa en los tiempos previstos se logrará

dar un gran salto en competitividad, porque enviar mercancía o movilizarse desde los centros de producción hacia las zonas costeras será más rápido y eficiente. Dos grandes corredores facilitarán recorrer el país. Uno de ellos es la Ruta del Sol, una moderna autopista de más de 1.000 kilómetros que irá desde la capital hasta la costa Atlántica. El otro es el corredor oriental que conectará el sur del país, desde Ecuador hasta el Huila. En una segunda fase llegaría hasta Venezuela.

Estas vías se enmarcan dentro del concepto del gobierno que busca una mayor conectividad entre las regiones, integrar las fronteras y construir una adecuada red vial para la paz. Tener una buena infraestructura es vital para

Una mejor infraestructura aumentará la competitividad del país y tendrá un impacto en el PIB cercano al 1 por ciento anual.

el desarrollo del país por la generación de empleo y por el impacto en el producto interno bruto (PIB), calculado en 1 punto porcentual. Este programa moverá industrias relacionadas con acero, concreto, cemento, tuberías, transporte, pinturas, entre otras, y permitirá la vinculación de constructores, ingenieros y toda clase de operarios.

Las cifras hablan por sí solas. Para carreteras se destinarán 50 billones de pesos en cerca de 40 proyec-

tos de la Cuarta Generación (4G) de concesiones, a través de una nueva modalidad en la contratación en la que tendrán más responsabilidades los inversionistas privados. A ello se suma la modernización de 50 aeropuertos, incluido el segundo terminal para Bogotá. Las partidas restantes se destinarán a obras públicas del Instituto Nacional de Vías (Invias), a revivir los ferrocarriles, a modernizar los puertos y hacer navegable el río Magdalena.

El vicepresidente Germán Vargas, que tiene bajo su responsabilidad impulsar la ejecución de estas grandes obras, asegura que Colombia será otra a la vuelta de unos años. Así lo ratifica Luis Fernando Andrade, presidente de la Agencia Nacional de

Infraestructura (ANI), quien dice que en 2020 se podrá ir en autopista desde el centro del país a los principales puertos en la mitad del tiempo. Para el trans-

porte de mercancías estarán las vías, el tren y el río, y se habilitarán más puertos marítimos y fluviales que impulsarán el desarrollo de cientos de municipios.

El presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo, coincide en que con este programa se rompe un paradigma ya que no hay en América Latina ningún país que esté haciendo inversiones de esta naturaleza.

» Otro de los grandes proyectos es la navegabilidad del río Magdalena en 800 kilómetros.

» Lograr mayor competitividad en los puertos es otro de los retos del gobierno.

LOS PROYECTOS DEL CAMBIO

Para dar este salto con garrocha y estar en los primeros lugares en la región, el gobierno tiene varios maquinistas. Además de Vargas Lleras y Andrade, impulsan esta locomotora la ministra de Transporte, Natalia Abello, el director del Instituto Nacional de Vías (Inviás), Carlos Alberto García, el director de la Aeronáutica Civil, Gustavo Lenis, entre otros, que trabajan en varios frentes. El primero es la Cuarta Generación de concesiones (4G) para rehabilitar y construir 7.000 kilómetros de vías, de las cuales 1.400 son dobles calzadas. A ello se suman 141 túneles y 1.300 viaductos.

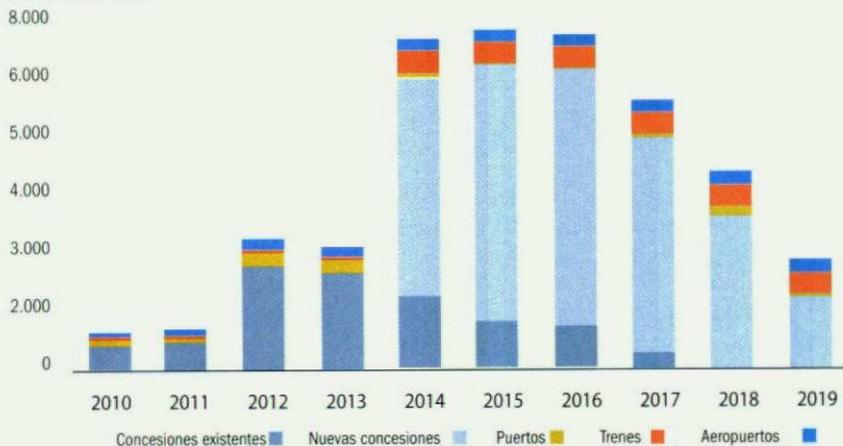
Las autopistas de 4G se han convertido en una revolución porque conectarán en menos tiempo las principales ciudades y centros de producción con los puertos ubicados en ambas costas. Los tiempos de desplazamiento se reducirán en 30 por ciento mientras que los costos para los transportadores disminuirán en 20 por ciento.

De las 4G se adjudicaron 19 proyectos en la primera y segunda ola. De ellos, seis tienen cierres financieros y en los próximos meses se comenzarán a ver los trabajadores en las vías. Sin embargo, en la tercera ola de concesiones hay más dudas. Luis Fernando Andrade, de la ANI, dice que se aprobaron los corredores Bucaramanga-Pamplona y Pamplona-Cúcuta, pero los demás proyectos están suspendidos porque las vigencias futuras ya están comprometidas.

Más recursos a infraestructura

En los últimos años se triplicaron los recursos destinados a obras de infraestructura, lo que impulsó el arranque de esta locomotora.

en millones de dólares



Y es que la financiación de estas obras ha sido el punto neurálgico. Ante el tamaño del programa y el número de proyectos la capacidad del sistema financiero colombiano es limitada. Por eso, los consorcios ganadores han buscado financiación internacional y se han vinculado entidades como Goldman Sachs, el banco Itaú (Brasil), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Sumitomo (Japón). Los fondos de pensiones y cesantías acaban de anunciar que tienen 3 billones de pesos para financiar las obras.

Mientras se despeja el camino de la búsqueda de recursos, el gobierno seguirá impulsando proyectos de iniciativa privada. Hasta el momento se han adjudicado nueve concesiones viales por más de 10 billones de pesos.

En obras públicas a cargo de Inviás están previstas inversiones por cerca de 4 billones de pesos en las Vías para la Equidad, para mejorar 860 kilómetros en 300 municipios y 26 departamentos.

Pero si bien la construcción y rehabilitación de carreteras reciben el mayor énfasis, otros proyectos de infraestructura no son menos importantes. Es el caso de los puertos que, al igual que las vías, son claves en la competitividad del país. En este tema se han logrado avances porque hay nueve sociedades portuarias consolidadas y más de 80 puertos marítimos y fluviales. Las inversiones en el sector superan 400 millones de dólares anuales y hay una lista de más de 20 proyectos en fila. Entre los terminales que ya entraron a operar se encuentran



» Con la Cuarta Generación de concesiones se construirán y rehabilitarán 7.000 kilómetros de vías.

Puerto Brisa (La Guajira), especializado en transporte de líquidos y granel; Puerto Bahía (Cartagena), una iniciativa de Pacific Infrastructure, para el manejo de hidrocarburos; la Sociedad Portuaria el Cayao (Cartagena) de propiedad de Promigás que entrará en operación el año entrante; y Puerto Antioquia (Turbo), un puerto multipropósito que estará listo en 2018.

En este sector el reto no solo es seguir adelante con la expansión sino lograr una mayor eficiencia en la movilización de carga. Según el Foro Económico Mundial, en el sector portuario Colombia está en el puesto 85 entre 140 países. Todavía muchos trámites toman demasiado tiempo para importar o exportar mercancías.

El sector ferroviario, el gran olvidado durante varias décadas, también se beneficiará. Aunque Colombia tiene una red férrea de más de 3.300 kilómetros, gran parte de los tramos no se pueden utilizar por daños e invasiones. Pero si salen adelante varias iniciativas el tren volverá a sonar. Entre los proyectos para el transporte de carbón y otros productos están el corredor Bogotá-Belencito, que se debe adjudicar próximamente y que tendrá 318 kilómetros; el corredor La Dorada (Caldas)-Chiriguana (Cesar), de 554 kilómetros y la expansión del Ferrocarril del Pacífico. Para movilizar pasajeros están los proyectos de trenes ligeros a Facatativá, Soacha y Zipaquirá, en Cundinamarca, que

dependen en gran medida de lo que pase con el metro de Bogotá, que exigirá por lo menos 15 billones de pesos.

En materia aeronáutica hay inversiones cercanas a los 6 billones de pesos. De esos recursos, 2,8 billones son para ampliar y modernizar 51 terminales, pavimentar pistas y nuevas torres de control. La intervención de los terminales aéreos es de vital importancia en un país que en solo una década pasó de movilizar 10 millones de pasajeros a más de 30 millones.

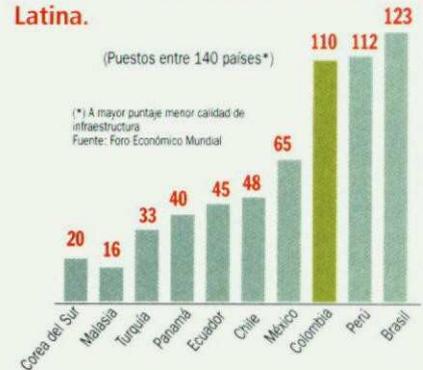
Finalmente, otra de las grandes obras es la navegabilidad del río Magdalena, que se realizará bajo la figura de asociación público privada y que tendrá una inversión de 2,5 billones de pesos. Se intervendrán 800 kilómetros para permitir el transporte de mercancías y reducir los costos para los empresarios —movilizar un contenedor por el río cuesta la mitad que hacerlo por carretera—. Este proyecto tendrá alto impacto en decenas de municipios ribereños que han visto en los últimos meses la llegada de inversionistas y la construcción de puertos fluviales.

UN LARGO CAMINO POR RECORRER

El número de proyectos, su alcance, cobertura y millonarios recursos que demandarán no solo hacen de este plan el más grande y ambicioso en la historia del país, sino el que también deberá sortear mayores obstáculos. Uno de los principales retos es conseguir la finan-

Rezagados

Colombia está muy atrasada en calidad de infraestructura en América Latina.



ciación bien sea con entidades financieras nacionales o internacionales. El otro es que los proyectos queden bien estructurados y que se disminuyan los riesgos del pasado. Adicionalmente, hay que agilizar temas como la aprobación de licencias ambientales y el diálogo con las comunidades, entre otros.

El Consejo Privado de Competitividad señala que se debe acelerar el cumplimiento del programa 4G, poner en marcha un procedimiento claro y ágil en el tema de las consultas previas con las comunidades. En este aspecto es necesario identificar a las comunidades y establecer un sistema de compensaciones. Pero, adicionalmente, más allá de las 4G se necesita que el país siga trabajando en la definición de nuevos corredores y proyectos estratégicos para la competitividad.

Juan Martín Caicedo, de la CCI, pide darles mayor participación a las pequeñas y medianas firmas de ingeniería porque los proyectos se están quedando en manos de los grandes consorcios. "En Colombia hay alrededor de 90.000 pymes de ingeniería que todavía no están en la foto. Ellas también deberían participar de este 'boom'". Para el directivo, el problema grave es la corrupción en la adjudicación de obras en las regiones. Para ello es necesario que el gobierno establezca un pliego único, que se no preste a la discrecionalidad de los funcionarios de los municipios y departamentos.

Colombia está a las puertas de dejar años de atraso y de ser colero en materia de infraestructura. Del éxito de este ambicioso programa depende que esa gran meta se pueda alcanzar. ●



JUAN MARTÍN
CAICEDO FERRER
PRESIDENTE EJECUTIVO DE
LA CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA

UN PLAN JUSTO Y NECESARIO

Es fundamental iniciar de inmediato los estudios que permitan -en el mediano plazo- arrancar con las licitaciones de los primeros proyectos que propone el Plan Maestro.

Con voz en cuello, pero sobre todo con la firme convicción de elevar a los más altos estándares de competitividad la infraestructura del país, el gremio del ramo siempre incluyó en los primeros renglones de su discurso la imperiosa necesidad de construir un Plan Maestro de Transporte de largo aliento. Una carta de navegación concebida para trascender periodos de gobierno que, de manera eficaz, articulara modos carretero, aéreo, marítimo y fluvial a lo largo y ancho del territorio nacional.

Fue tal nuestra insistencia para que se gestara este Plan que, incluso, desde más de una tribuna nos señalaron de quejumbrosos. Críticas que, sin embargo, no fueron suficientes para que la petición del gremio finalmente tuviera la mejor acogida. A tal punto que el gobierno nacional, bajo la batuta del vicepresidente, Germán Vargas Lleras; la ministra de Transporte, Natalia Abello Vives; Fedesarrollo y la renombrada firma de consultoría de transporte inglesa Steer Davies Gleave, se dio a la tarea de confeccionar -desde comienzos de este año- el Plan Maestro.

De la juiciosa y coordinada tarea que durante meses adelantaron estas entidades, quedaron plasmados los alcances de las inversiones que necesitará el sector infraestructura entre 2015 y 2035. Pero, ¿cuál es exactamente ese bastión que sostiene al denominado Plan Maestro de Transporte Intermodal?

Para responder el interrogante, lo primero a tener en cuenta es que se trata de un derrotero que deja trazada la ruta de complementariedad e interoperabilidad entre modos de transporte que necesita el país para aumentar su competitividad. El segundo aspecto para considerar tiene que ver con el hecho de que el Plan fue construido en paralelo a la ejecución de los proyectos que hoy están contratados y con financiación asegurada. Inversiones que suman cerca de \$70 billones y que, sin lugar a equívocos, ningún otro país -al menos de la región- tiene dentro de sus presupuestos.

Ya que hablamos de otras latitudes, no está de más darle una mirada a la experiencia internacional en asuntos de planes maestros o similares. En Estados Unidos, por mencionar un célebre caso, durante el gobierno de Eisenhower nació la "Interstate Highway System", una iniciativa pensada a 30 años y enfocada en construir y conectar 77.000 kilómetros de vías. No muy diferente a lo ocurrido en

China durante los primeros años de la década de 2000, cuando fue elaborado el "Chinese High Speed Rail", un programa de 20.000 kilómetros y 10 años de duración.

Pero volviendo a la esfera nacional, la idea es que una vez entre en marcha, el Plan impulsará el desarrollo de las regiones, la integración del territorio y, por razones obvias, el comercio exterior. Priorizará, además, proyectos multimodales que eleven el nivel de servicio de las redes viales y mejoren la conectividad nacional y regional.

Es el momento entonces de concentrarnos en que el Plan sea una herramienta de planeación y priorización robusta. En la medida en que este ejercicio funcione para la toma de decisiones, se podrá definir un portafolio de proyectos acertado. Es por ello que antes de pensar en cuánto vale el plan, debemos concentrar todos los esfuerzos en adelantar los estudios y diseños (pre-inversión) de los proyectos que compondrán esta ambiciosa iniciativa de obras que, entre otras cosas, servirá para completar y modernizar la red básica.

Existe pues la plena certeza de que el Plan Maestro de Transporte Intermodal está planteado como un generador de oportuni-

Una vez entre en marcha, el Plan Maestro de Transporte Intermodal impulsará el desarrollo de las regiones, la integración del territorio y el comercio exterior.

des de crecimiento para el país y de conexión con el resto del mundo. Valió entonces la pena para el gremio de la infraestructura clamar por una apuesta de esta envergadura a lo largo de tantos años. Por ello, hoy los colombianos pueden decir orgullosos, ante el mundo, que este Plan no tiene marcha atrás. ●

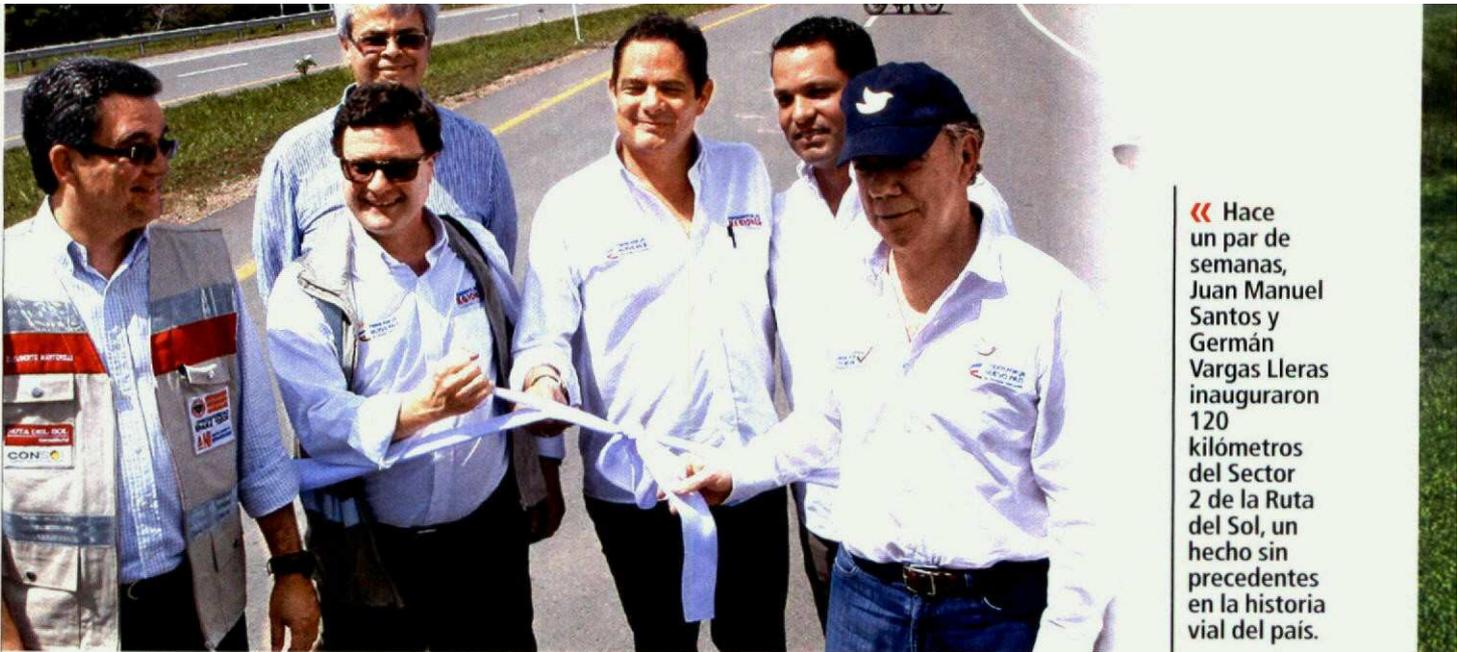


Foto: FELIPE PINZÓN

« Hace un par de semanas, Juan Manuel Santos y Germán Vargas Lleras inauguraron 120 kilómetros del Sector 2 de la Ruta del Sol, un hecho sin precedentes en la historia vial del país.

AUTOPISTAS PARA

Con inversiones cercanas a 50 billones de pesos, el gobierno espera revolucionar la infraestructura vial del país y acabar con el penoso rezago de más de 20 años.

Empresarios, transportadores, turistas y viajeros siempre se han quejado del mal estado y del atraso de la malla vial del país. Y no es para menos, aun hoy en día recorrer los 86 kilómetros que separan a Bogotá de Villavicencio puede tardar hasta cuatro horas cuando en realidad el trayecto debería hacerse en 90 minutos.

Esta carretera es la radiografía de los males que han aquejado el desarrollo vial de Colombia. Desde que comenzó la construcción en 1995, el gobierno nacional ha tenido que afrontar en la vía al Llano malas contrataciones, sobrecostos, malos diseños, dificultad en la adquisición de predios, enfrentamientos con comunidades y demandas. Esos problemas se reprodujeron en la mayoría de las concesiones viales adjudicadas desde finales de la década de los noventa.

Por eso, en 2010 el presidente Juan Manuel Santos prometió convertir en menos de diez años al país en uno de los más modernos en infraestructura vial de América Latina. Un reto mayúsculo, pues la falta de recursos, políticas y ejecución generaron un rezago de más de 20 años en la red de carreteras. Según el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, Colombia ocupa el puesto 18 en América Latina en infraestructura vial. El país solo supera a Honduras, Bolivia, Haití o Cuba y se encuentra muy lejos de México, Brasil o Chile. Incluso en una muestra más amplia, entre 148 países, está en el puesto 117 en calidad de infraestructura, un lugar nada honroso, según el informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial.

Este rezago, además de mantener alejadas o aisladas a muchas regiones y ciudades, es un lastre para

la competitividad del sector privado, ya que los costos logísticos representan cerca de un 20 por ciento del valor total de producir en Colombia. Movilizar carga por carretera desde el interior del país hasta un puerto se convierte muchas veces en una verdadera odisea. Ya se ha dicho hasta la saciedad que sale más barato enviar un contenedor desde Cartagena a Shanghai (China), que de La Heroica a Bogotá.

Para salir de este subdesarrollo vial, el gobierno anunció el más ambicioso programa de infraestructura emprendido en la historia del país, al que destinará 50 billones de pesos en 40 proyectos. Para ello lanzó el programa de autopistas de Cuarta Generación (4G) que busca rehabilitar y construir alrededor de 7.000 kilómetros de vías, de las cuales 1.400 son dobles calzadas. A ello se suma la construcción de 141 túneles y 1.300 viaductos. En su segundo periodo presidencial, y luego de cuatro años de madurar el proyecto, el presidente Santos delegó este plan en el vicepresidente Germán Vargas Lleras, a quien se le reconocen sus dotes de ejecutor.

Las autopistas 4G se han convertido en una revolución, ya que



Antioquia es el departamento que más obras tendrá de las 4G. Una de las más importantes es la autopista a Urabá.

EL FUTURO

buscan conectar en el menor tiempo las principales ciudades y centros productivos con los puertos ubicados en ambas costas. Los tiempos de desplazamiento se reducirán en 30 por ciento en promedio, mientras que los costos para los transportadores disminuirán en 20 por ciento, debido a que se disminuyen el consumo de gasolina y el desgaste de los vehículos. Además, su construcción creará miles de empleos, especialmente en pueblos y regiones; generará nuevas dinámicas económicas, sin contar el impulso que le dará a varios sectores de la industria. El peso de esta locomotora es tan significativo, que podrá aumentar el crecimiento del producto interno bruto (PIB) en 1,5 durante el periodo de construcción y crear 400.000 empleos directos e indirectos.

A TODA MÁQUINA

Desde octubre de 2013 hasta septiembre de este año, se han firmado 18 contratos de concesión a través de dos grandes procesos licitatorios que se conocen como primera y segunda ola.

En la primera fueron adjudicadas, hasta diciembre de 2014, nueve obras por un valor de 12,2 billones

de pesos a varios consorcios conformados por reconocidas empresas nacionales e internacionales. En la segunda ola se incluyeron otros nueve tramos viales por 11,8 billones de pesos cuya entrega finalizó en septiembre de este año. A estos dos

Hasta la fecha se han firmado los 18 contratos de la primera y segunda ola y nueve de APP-IP por un valor total de 34,5 billones de pesos

paquetes, se suman nueve obras que se van a realizar a través de la figura de iniciativas privadas (APP-IP) por 10,5 billones de pesos y hacen fila otras ocho más de este tipo para ser aprobadas.

El gobierno espera que la mayoría de estas obras culminen antes de 2020. Estos cálculos son optimistas si se tienen en cuenta las demoras y los tropiezos que buena parte de los proyectos de infraestructura vial han tenido desde 1994, cuando se dio inicio a la primera generación de carreteras

construidas por medio de concesiones. Por eso es válido preguntarse si esta nueva generación de autopistas será diferente a la de sus antecesoras, y qué estrategias se pondrán en marcha para evitar que este ambicioso proyecto no se convierta en un dolor de cabeza.

MIRAR EL PASADO

En los 20 años de concesiones viales, los gobiernos han aprendido de los errores de sus antecesores y han tratado de crear mecanismos para mejorar la contratación de este tipo de obras, disminuir los riesgos y evitar los sobrecostos. Como señala Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, las 4G nacieron en un ambiente institucional distinto. *"El lanzamiento de este megaprograma coincide con la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la sanción de la Ley de APP (1508 de 2012), hitos clave dentro del proceso de modernización del sector transporte"*.

Con la ANI, que reemplazó al Instituto Nacional de Concesiones (Inco), mejoró la eficiencia en la elaboración de proyectos e inversión en obras viales. *"En 2011, los concesionarios del extinto Inco estaban invirtiendo 2,5 billones por año. En la ANI*

duplicamos ese nivel a 5 billones de pesos en 2014 y estamos en camino de duplicar este valor de nuevo a 10 billones en 2018", afirma Luis Fernando Andrade, presidente de la ANI.

Dos meses después de la creación de la ANI, en enero de 2012, el Congreso expidió la Ley 1508 que creó un régimen jurídico para las asociaciones público privadas (APP), que se convirtió en hito en la historia de la contratación de las concesiones y en la base sobre la que se estructuró el programa 4G.



« La concesión Magdalena 2 tendrá uno de los puentes más largos sobre el río Magdalena con una longitud de 1.480 metros.

Además de formular una hoja de ruta, que va desde realizar los estudios que justifiquen la iniciativa hasta firmar el contrato, la nueva ley pone varios límites para la ejecución de las obras. Por ejemplo, impide que las prórrogas en tiempo y en dinero superen el 20 por ciento del total estipulado, y señala que el Estado solo gire recursos a medida que el consorcio entregue las obras a las que se comprometió contractualmente.

En otras palabras, con esta ley se acabaron los tiempos en que un proyecto se realizaba sin los estudios técnico, socioeconómico, ambiental, predial, financiero y jurídico, y en que el Estado entregaba anticipos y peajes a las constructoras para realizar las obras a cambio de nada, lo que terminó en inmensos sobrecostos. Hoy, las firmas interesadas deben financiar con capital propio el 20 por ciento del proyecto vial y conseguir recursos con la banca para continuar. Además, deben cumplir los plazos acordados para que el gobierno les devuelva la inversión.

La nueva ley también autoriza al gobierno a firmar proyectos estructurados por agentes privados. En esta modalidad, conocida como APP de iniciativas privadas, las empresas constructoras podrán presentar sus propuestas de infraestructura asumiendo la totalidad de los costos de la estructuración y construcción de la obra. Sin embargo, en algunos casos podrán solicitar hasta el 20 por ciento del valor total de la inversión. Este es el as bajo la manga del gobierno para financiar alrededor

de 15 billones de pesos de la Cuarta Generación de concesiones.

Aunque todavía es prematuro hablar de las transformaciones a largo plazo que las autopistas 4G traerán al país, ya que las vías adjudicadas se encuentran en la etapa de preconstrucción, es importante señalar que en los dos años de vida de este programa ya hay varios logros.

De ahora en adelante firmas interesadas deben financiar con capital propio el 20 por ciento del proyecto vial y conseguir recursos con la banca para continuar

Para Andrade, con la adjudicación de los primeros 18 proyectos, además de atraer a las principales constructoras del mundo en las licitaciones y concesiones, se asegura una inversión superior a 30 billones de pesos. El principal resultado ha sido "generar una ola de optimismo con relación a nuestra capacidad de transformar la infraestructura vial del país".

Hasta el momento, el proceso de adjudicación no ha tenido mayores contratiempos. Sin embargo, aún existen obstáculos que pueden frenar de manera indeterminada la locomotora vial. La principal es la regulación de las consultas previas. Como lo explica Caicedo, "una de las dificultades que puede tener la ejecución de las concesiones 4G es la falta de una

ley estatutaria de consultas previas que fije con toda claridad las reglas en esta materia. Eso ha generado en el pasado, y aún hoy, decisiones judiciales diversas que han impactado el normal desarrollo de proyectos viales".

A esta dificultad se suma la incertidumbre económica. El gobierno tenía presupuestado comenzar el proceso de licitación de los nueve

proyectos de la tercera ola, pero aún no se tiene claro de dónde van a salir los recursos para financiarlos. Andrade afirma que, si bien el gobierno tiene varias alternati-

vas, "es probable que no puedan sacar a licitación todos los proyectos de tercera ola este año, así que algunos tendrán que esperar a que mejore la situación macroeconómica".

Por el momento, con la adjudicación de los 24 proyectos parece que el andamiaje institucional creado durante el primer gobierno de Santos ha funcionado. Pero ahora viene la etapa más difícil, la de poner en marcha las obras. Allí se pondrán a prueba todos los mecanismos creados por la ANI y la Ley de APP. Si todo sale como está planeado, el vicepresidente Germán Vargas Lleras cree que Colombia dejará por fin el vergonzoso atraso vial y comenzará a ser líder en materia de infraestructura en la región. ●

NAVIDAD ANTICIPADA

El Gobierno llega al Congreso de Infraestructura con buenas nuevas. Vuelven los anticipos, habrá Conpes para vías municipales, pliego único de licitaciones y estímulos a las Pyme.

La carta que el sector de la ingeniería civil mandó al Niño Dios sí llegó. El vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, llegará al Congreso Nacional de Infraestructura en Cartagena en la última semana de noviembre con un 'costalado' de buenas noticias. La primera es que luego de varios años de prohibición total, vuelven los anticipos para obras públicas.

Una mesa de trabajo integrada por la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), el Inviás, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Ministerio de Transporte, arrojaron como conclusión que —tomando algunas precauciones— es posible entregar anticipos a una empresa de ingeniería. *"Es necesario relegitimar la famosa figura del anticipo. Estos dineros en los contratos de obra pública son necesarios para garantizar el flujo de caja del proyecto desde el inicio de las obras. (...) En principio el Gobierno está de acuerdo con eso"*, explicó el presidente de la CCI, Juan Martín Caicedo.

Los anticipos fueron prohibidos durante el primer gobierno del presidente Juan Manuel Santos, como un mecanismo para frenar que dichos dineros terminaran por financiar otros asuntos o contratos diferentes a los previstos. El escándalo de los Nule, en donde los anticipos girados terminaron en otras cuentas, fue el 'florero de Llorente'.

No hay que olvidar que un día antes de que el Distrito girara a los Nule miles de millones de pesos por concepto de un anticipo para las obras del TransMilenio por la 26, desapareció de la legislación la figura de la cuenta especial, la cual obligaba a que los recursos consignados fueran gestionados por con-

tratista, contratante e interventor. *"Luego, en 2011, el vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, incluyó en el Estatuto Anticorrupción la figura del fideicomiso, una modalidad que ha resultado engorrosa y costosa. Estamos pensando con el gobierno nacional volver a la figura de la cuenta especial, que era más sencilla de manejar y en donde el contratista termina obras, y al tiempo va recibiendo dinero"*, señaló Caicedo, quien además agregó que los anticipos solo revivirían para obra pública, pues en concesiones quedó definido que una vez se vayan entregando obras, se le va pagando al constructor por las mismas.

A juicio de la CCI, la medida beneficiará a las Pymes de la ingeniería, las cuales no tienen el músculo para grandes proyectos y no tienen todas las puertas de los bancos abiertas. Precisamente, otro de los anuncios que hará el gobierno en Cartagena durante el Congreso de la CCI será una calibración de las exigencias financieras que se les



Natalia Abello

FOTOGRAFÍA: CARLOS JULIO MARTÍNEZ

hacen a estas empresas para determinados contratos.

“Es necesario democratizar la contratación. En ese sentido, se deben racionalizar las exigencias financieras en capital de trabajo y patrimonio. Los requisitos financieros deben estar acordes con el tamaño de la empresa”, afirma el dirigente gremial.

Muy ligada a este tema está otra decisión tomada en el ‘cóncla-

Gaviria, prevé que el gobierno nacional financie hasta 90 por ciento del valor de una determinada intervención. El otro 10 por ciento sería asumido por el ente territorial.

Dentro del documento se incluiría la obligación de construir una base de datos o censo de la red de vías terciarias. El departamento con mejor sistema de información es Antioquia, pero el país carece de una herramienta de este tipo. También se establecerá un criterio para priorizar los proyectos más urgentes. Por ejemplo, se tendrán en cuenta regiones azotadas por el conflicto armado o donde

es decir, arena y roca compactada. Este tipo de soluciones o alternativas permitirían mejorar la movilidad y ampliar el espectro de obra, pues se habla de 170.000 kilómetros de vías terciarias en el país.

Algunas de estas importantes decisiones se podrán implementar vía decreto, otras se gestionarán con Conpes y otras –como el pliego tipo– tendrán que ir al Congreso de la República.

El tema clave será el dinero. Desde el gremio constructor, pasando por mandatarios electos, hasta el alto gobierno se comienza a hablar de nuevos impuestos o contribuciones para financiar estos planes de obras. Cobros por congestión, cargos por contaminación, plusvalías, valorización, explotación de tierras o desarrollos inmobiliarios, hacen parte del menú de opciones. La apuesta es importante, teniendo en cuenta que el sector infraestructura pasó de ser el 1 por ciento del PIB a 2,5 por ciento este año. Falta ver el impacto de 4G en 2016. ●

El pliego único de licitación, que se está estructurando, reducirá las posibilidades para que las adjudicaciones de millonarios contratos se hagan a dedo.

ve de la infraestructura’. Se trata del pliego único de licitaciones. Por años, los corruptos –en complicidad con algunas alcaldías y gobernaciones– estructuraban y redactaban el texto de los pliegos de licitación de tal forma que siempre se podían quedar con los contratos. Ahora, será la Agencia Compra Eficiente –que lidera María Margarita ‘la Paca’ Zuleta– la única entidad que diseña y emite los pliegos de licitación. Los alcaldes y gobernadores que quieran licitar, tendrán que acogerse a esas condiciones.

La buena noticia para mandatarios locales es que tendrán un Conpes cuyo propósito será agilizar la pavimentación y arreglo de vías terciarias o municipales. El anuncio, que será oficializado por el director del Departamento Nacional de Planeación, Simón

existan cultivos ilícitos.

De la misma forma, se analizará si en todos los casos es necesario pavimentar estas vías. En países como Chile, la mayoría de carreteras de este tipo tienen solo un afirmado,

FOTOGRAFÍA: ALEJANDRO ACOSTA / JUAN CARLOS SIERRA



Juan Martín Caicedo
Presidente de la CCI

María Margarita Zuleta
Directora Compra Eficiente

“EN 2021 COLOMBIA

La ministra de Transporte, Natalia Abello, habló del Plan Maestro de Transporte, de los peajes electrónicos y de lo que significarán la modernización de la infraestructura y las autopistas 4G.



Natalia Abello
Ministra de Transporte

« La navegabilidad del río Magdalena y el nuevo puente Pumarejo son dos de las obras que van a cambiarle la cara a Barranquilla.

de los Sistemas de Recaudo Electrónico Vehicular (REV), que tienen cuatro actores estratégicos: el usuario, el intermediador, el operador de peajes y el ente rector, que es el Ministerio de Transporte. La idea es que en poco tiempo, en todos los peajes, haya por lo menos un paso electrónico.

I: ¿Cómo va a ser ese proceso y qué va a pasar con los que están en manos de concesionarios privados?

N.A.: Inviás, con la participación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), estructuró la licitación para que los peajes que actualmente están a cargo de Inviás sean administrados por un concesionario, que recibirá un porcentaje de lo recaudado. Según eso, la entrada en operación de los primeros peajes electrónicos está programada para el tercer trimestre de 2016. Y después, se debe extender a los que tienen las concesiones privadas. Se han presentado 13 propuestas de firmas interesadas y a finales de noviembre quedará la lista corta de precalificados de la que se escogerá al operador.

Foto: LEH FOTOGRAFÍA

INFRAESTRUCTURA: ¿Cómo va el plan maestro de transporte multimodal?

NATALIA ABELLO: Como lo anunció el gobierno nacional, vamos a cumplir con el compromiso de presentar en el congreso de la Cámara Colombiana de la Infraestructura el plan y los proyectos que se deben priorizar en transporte carretero, fluvial, aéreo y férreo en los periodos 2015 a 2025 y 2025 a 2035, así como los costos de inversión año a año. Se estima que para el primer trimestre de 2016 se

inicie el módulo de logística portuaria de los diferentes modos de transporte.

I: ¿Cómo va la licitación para implementar los peajes electrónicos?

N.A.: Para optimizar el uso de la infraestructura hay que agilizar el paso por los peajes, pues un peaje electrónico tiene una eficiencia equivalente a 11 manuales. El Ministerio de Transporte expidió la Resolución 4303 de 2015 en la que se establecen los procedimientos y la estructuración para la implementación

I: ¿Cómo evalúa el proceso de las 4G y por qué son tan importantes para el país?

N.A.: El programa de Cuarta Generación de concesiones es el más ambicioso en inversión de la historia del país, una verdadera revolución que cambió radicalmente la manera como se estudian, adjudican, desarrollan y pagan los proyectos.

I: Al fin ¿cuántas obras se han contratado y cuántas se van a contratar?

SERÁ OTRO PAÍS”

N.A.: A la fecha tenemos adjudicadas 25 autopistas 4G, que corresponden a nueve de la primera ola, nueve de la segunda ola, más siete iniciativas privadas. También tenemos dos iniciativas privadas más que están aprobadas y en proceso de adjudicación y esperamos sacar a licitación en las próximas semanas, los dos proyectos de tercera ola priorizados por el gobierno nacional, para un total de inversión de 51,5 billones de pesos. Con estos contratos se van a intervenir 5.000 kilómetros de vías. El 70 por ciento del programa de las autopistas de 4G ya en marcha.

I: ¿Por qué el gobierno le ha dado tanta importancia a estos procesos?

N.A.: Estas autopistas significan mucho para el país en términos de desarrollo económico. Por una parte permitirán sacar al país del atraso en infraestructura que ha vivido durante décadas y, por el otro lado, generarán empleo en todas las regiones. Gracias al desarrollo de estas grandes obras en infraestructura, con dobles calzadas, menos pendientes y más túneles y puentes, se reducen los tiempos entre las diferentes zonas de Colombia, mejorando la competitividad del país y aumentando la seguridad de los viajeros.

I: ¿Al fin se va a hacer la tercera ola de concesiones?

N.A.: El Confis aprobó dos proyectos de la tercera ola. Se trata de los corredores de Bucaramanga-Pamplona y Pamplona-Cúcuta. Esperamos que estén adjudicados en el segundo trimestre de 2016. Los otros proyectos de tercera ola están estructurados y el compromiso del gobierno es sacarlos a licitación cuando las condiciones económicas del país estén favorables para ello. Sin embargo, muchos inversionistas se han interesado en la estructuración de estos proyectos a través de las APP de iniciativa privada.

I: Cuando se habla de las inversiones en infraestructura por lo general la información se centra en las vías. ¿Cómo van los otros sectores del transporte?

N.A.: La infraestructura en Colombia está en marcha. Además de las múltiples inversiones en vías, también tenemos un horizonte de inversiones muy positivo en los otros sectores. Hemos reparado y mejorado la red férrea y estamos recuperando los tres principales corredores del país. En puertos se han invertido más de 1.200 millones de dólares entre 2001–2014 que, unidos a las obras del río Magdalena, ayudarán a abaratar los costos de transporte en complemento al mejoramiento de las vías regionales y las autopistas 4G. Y en aeropuertos se dio inicio a la modernización y ampliación de los principales del país.

I: ¿Qué planes de inversión se vienen?

N.A.: El gobierno nacional, a través de Invías, ha emprendido un ambicioso programa estratégico de inversión en todas las regiones a lo largo y ancho del país, llamado Vías para la Equidad, que consiste en 57 proyectos de obra pública que incluyen las respectivas interventorías de obra, con una inversión de 4 billones de pesos. A la fecha se han adjudicado 45 proyectos de obra. A la vez, el ministerio está impulsando el desarrollo de las APP regionales capacitando, asesorando y acompañando a las entidades territoriales en la estructuración de proyectos de infraestructura.

I: ¿Qué tanto va a golpear la desaceleración de la economía el plan de obras que tiene el gobierno?

N.A.: No lo va a golpear, por el contrario, las autopistas de Cuarta Generación y todos sus beneficios con la creación de empleos e incremento de los PIB de

cada región van a ser un dinamizador de la economía. Por ejemplo, a través de Invías invertiremos en este cuatrienio 4 billones de pesos en 57 obras del programa estratégico de obra pública Vías para la Equidad, que intervendrán 858 kilómetros, el 58 por ciento en la red vial nacional y el 42 por ciento en la red secundaria. Estas obras se realizarán en 26 de los 32 departamentos del país, beneficiando a 300 municipios.

I: ¿Cuál va a ser la imagen de Colombia en el 2020 con respecto a la infraestructura?

N.A.: Todo este gran programa de inversiones culminaría su etapa de construcción en el 2019 (Invías), 2020 (primera ola) y 2021 (segunda ola) y será complementado con la estructura operativa que actualmente se está implementando en los corredores logísticos. En 2021 Colombia será totalmente diferente en infraestructura y logística.

I: ¿Qué hacer con los cuellos de botella en las principales ciudades del país?

N.A.: En estos cinco años hemos diseñado un programa que permitirá poner las principales vías del país en excelentes condiciones, reduciendo los tiempos de viaje en más de 30 por ciento y los costos de operación vehicular en 20 por ciento. Pero una vez llegamos a las principales ciudades, nos encontramos con grandes cuellos de botella que generan congestión vehicular y malestar en la población. Uno de los grandes retos que tenemos para los próximos años es solucionar esos cuellos, y por eso creemos que es fundamental que las principales ciudades empiecen a diseñar y estructurar las vías que necesitan para conectar con las vías nacionales. Para eso cuentan con el apoyo y la experiencia del gobierno nacional, así como Bogotá lo está haciendo con la administración entrante y con el apoyo de la ANI. ●



« » Pavimentos Colombia enfoca principalmente la Responsabilidad Social Empresarial a sus trabajadores.

UNA EMPRESA FUERA

La responsabilidad social empresarial dejó de ser un tema de moda para convertirse en un factor fundamental en el mercado empresarial. Una de las empresas colombianas que más ha apostado a este tema es Pavimentos Colombia S.A.S.

En la actualidad es igual de importante que las empresas sean sustentables no solo en lo económico sino también en el tema social y ambiental. Por eso, además de preocuparse por los aspectos técnicos y económicos, propios de la actividad comercial que tiene la compañía, esta también se debe comprometer con el entorno en donde desarrolla su actividad.

Por décadas, muchos empresarios en Colombia entendieron que la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) era solo respetar las leyes laborales y pagar los parafiscales. Sin embargo, hoy las grandes compañías tienen claro que más que producir utilidades, deben comprometerse con el desarrollo del país. Por eso ahora, para las firmas tiene igual importancia divulgar el informe financiero cada año y los informes de

sostenibilidad donde muestran cuál fue el impacto que produjeron en las comunidades que habitan las zonas donde realizan sus actividades.

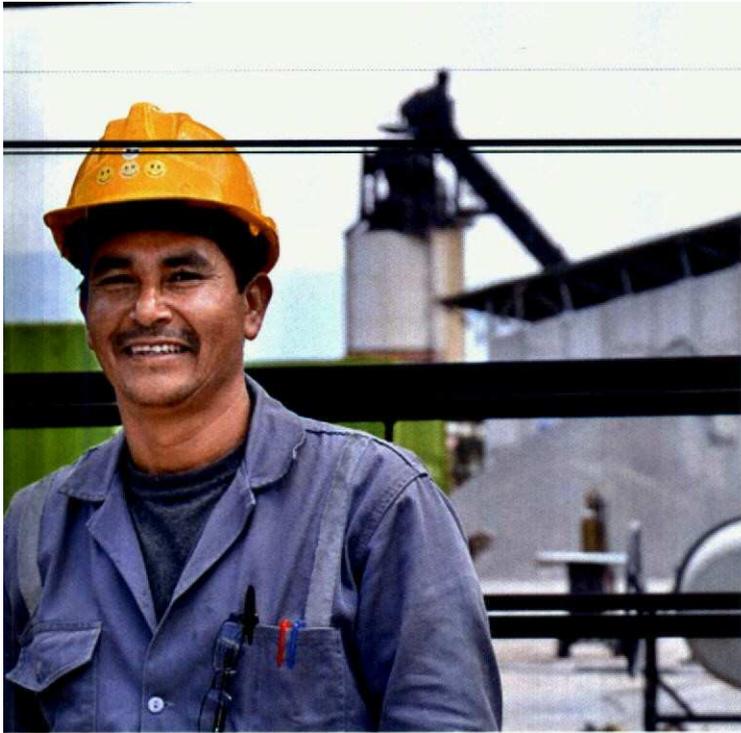
Hoy la Responsabilidad Social Empresarial no es una alternativa, sino un componente fundamental en la planeación estratégica de las compañías. Además, según el Centro Regional para América Latina y el Caribe, en la actualidad no solo el Estado es responsable del desarrollo sostenible de una nación, sino que el sector privado tiene un papel relevante en esta labor.

Por eso, en el ámbito de la RSE es fundamental tener un compromiso con todos los actores de las empresas desde los empleados hasta los proveedores y, además, desplegar trabajos con las comunidades del área de influencia de la compañía. Así, en los últimos años se ha incrementado la inversión de las empresas hacia programas enfocados

a grupos externos, aunque aplicar la Responsabilidad Social Empresarial dentro de la misma empresa sigue siendo primordial.

Según Pavimentos Colombia, empresa enfocada en el desarrollo de proyectos de infraestructura y construcción de vías, primero “hay que empezar por la casa”. Por eso, esta compañía ha invertido en salud, vivienda y programas de capacitación que eleven las competencias de su personal para poder, paulatinamente, expandir el impacto a las comunidades que tienen relación con la empresa.

Desde su nacimiento en 1969, Pavimentos Colombia entendió la importancia de tener una empresa que no solo fuera rentable sino también que fuera justa con la gente. Así, sus fundadores, un ingeniero y una trabajadora social, materializaron en 1977 sus primeras acciones de responsabilidad con la construcción de 60 casas en el barrio Perpetuo



Reconocimientos

2011 a 2015 Empresa Ejemplar en América Latina en la categoría de responsabilidad social en cinco ocasiones por el Centro Mexicano para la Filantropía (Cemefi) de México.

2012 Premio Nacional de Ingeniería a la Trayectoria Empresarial entregado por la Cámara Colombiana de Infraestructura.

2014 Mérito a la responsabilidad social-ambiental otorgado por la organización ecológica País Verde. □

DE LO COMÚN

Socorro en Bogotá. Desde entonces, ha continuado su trabajo enfocándose también en el saneamiento básico, la educación, formación en RSE de la cadena de valor, la reforestación y programas que procuren por el desarrollo, crecimiento y aporte a la sociedad colombiana.

Además de eso, esta firma de infraestructura ha creado un modelo en el que la igualdad de género es un pilar en su concepto de RSE, de modo que una de sus principales políticas es que los miembros de la junta directiva, es decir, los principales tomadores de deci-

siones de la empresa, sean mitad hombres y mitad mujeres. Todo esto sumado a la garantía, respeto y promoción de los derechos humanos que hace la firma; hizo que este año la ONU reconociera a Pavimentos Colombia como una empresa "fuera de lo común".

Así, Pavimentos Colombia tiene claro que su trabajo no se limita a sumar ingresos, sino que desde su trabajo de Responsabilidad Social Empresarial aportan a los principales motores de desarrollo de un país: la educación y la infraestructura. ●

Compromisos

- **2009 Certifican prácticas en** Responsabilidad Social Empresarial con la Corporación Fenalco Solidario.
- **2012 Adhesión a los diez principios** Pacto Global de las Naciones Unidas, Compromiso con el cumplimiento de los Derechos Humanos, estándares laborales, cuidado y conservación del Medio Ambiente y gestión anticorrupción.

- **2014 Adhesión a los siete principios** del empoderamiento de la mujer y equidad de género de la ONU.
- **2015 La presidenta de Pavimentos Colombia S.A.S.** representó al sector de las empresas de construcción colombianas, en América Latina, como una de las líderes MUJER en la región. Cumbre Mundial de La Mujer, Sao Paulo – Brasil. □



Infraestructura y educación son los principales pilares de Pavimentos Colombia.

Enfoques de la RSE





» Los nuevos planes de movilidad deben tener en cuenta el cambio climático.

LOS PALOS EN LA RUEDA

Corrupción en las regiones, subida de tasas, grandes ciudades sin plan maestro, cambio climático y consultas previas, son hoy los 5 cuellos de botella que agobian al sector.

El país ha avanzado positivamente en la manera como contrata proyectos de infraestructura. Se mejoraron —sin ser perfectos— los plazos y condiciones para la compra de predios destinados a proyectos. De la misma manera, los esquemas diseñados en la más reciente generación —la 4G—, incorpora más garantías contractuales para las partes,

lo que podría reducir el número de pleitos. La otra buena noticia es que como nunca antes se está atrayendo inversión importante desde la banca comercial local, pasando por multilaterales, internacionales y fondos de deuda (el canal de inversión que usan los fondos de pensiones y las aseguradoras) para tener una parte de la billonaria torta de infraestructura. A pesar de todo esto quedan 5 temas pendientes por resolver o, al menos, mitigar. ●



Leonardo Villar
Director de Fedesarrollo

FOTOGRAFÍA: ARCHIVO PARTICULAR / ALEJANDRO ACOSTA

01 CORRUPCIÓN EN LAS REGIONES

La CCI, con el aporte técnico de la economista Marcela Meléndez, está a punto de divulgar un estudio que revelará desde el *modus operandi* de los corruptos para quedarse con los contratos, hasta las regiones más propensas a estos fenómenos. Así mismo, se contará cuánto les vale a los colombianos esta corrupción. “La cifra que se está consolidando va a dejar perplejo a más de uno”, adelantó una fuente del gremio de la ingeniería. Una de las causas de estas irregularidades es que los pliegos de licitación son heterogéneos y en casi todos los casos están configurados para que gane un determinado proponente. Justo ahora cuando se invierte fuerte en el sector, es necesario corregir este tema. □

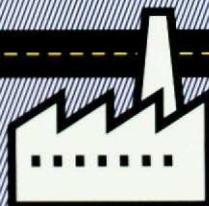


03 CONSULTAS PREVIAS

Es el eterno problema de las concesiones. El gobierno nacional minimiza este lío al afirmar que, con el protocolo expedido hace un tiempo por el Ministerio del Interior, se despejaron todos los inconvenientes. Sin embargo, los concesionarios y algunos jugadores del sector financiero piensan de otro modo y piden que se lleve al Congreso de la República un proyecto de ley que permita definir las condiciones de estas negociaciones entre constructoras y comunidades. El problema no son las consultas, el lío es que se prolonguen en el tiempo, una situación que encarece las obras y espanta a los inversionistas. □

02 TASAS DE INTERÉS

En un reciente foro organizado por la Revista Dinero, el director de Fedesarrollo, Leonardo Villar, dejó a más de un asistente preocupado. Según el economista, no sería raro que en 2016 las tasas de interés del Banco de República terminen sobre el 7 por ciento. Hoy ya están en 5,25 por ciento. Este pronóstico enciende las alarmas y preocupa a los bancos y fondos que por estos días afinan detalles para lograr los cierres financieros de primera y segunda ola de 4G. Alejandro Sánchez, vicepresidente de la banca de inversión Corficolombiana, dijo durante el mismo evento que incrementos en estas tasas de interés pueden afectar los costos de los proyectos, que de por sí son bastante ambiciosos y requieren movilizar altas cantidades de *equity* y deuda. Sánchez considera que las negociaciones para los cierres van por buen camino, pero que el balance final de estas discusiones y el costo de los proyectos se vislumbrarán hacia marzo de 2016. David Bojanini, presidente del Grupo Sura, ha advertido que hay dificultades de liquidez porque las captaciones de los bancos se han bajado “y el sector financiero está seco. Eso sí sube las tasas y afecta la oferta de crédito”. El Emisor se debe para frenar la inflación, pero se corre el riesgo de dejar sin aire el cierre financiero de las 4G. □



04 MEGAPROYECTOS EN GRANDES CIUDADES

El Plan Maestro de Transporte Intermodal le permitirá tener al país una hoja de ruta de los proyectos que se deben ejecutar al año 2035. Sin embargo, esta carta de navegación no tocará las crecientes necesidades de movilidad y logística al interior de las grandes capitales. “Ese tema tendrá que ser abordado en un segundo plan maestro”, anticipó el presidente de la ANI, Luis Fernando Andrade. Así las cosas, es necesario replicar el modelo exitoso de la ANI en ciudades como Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla, entre otras. De lo contrario se corre el riesgo que todo se quede en buenas intenciones. □



05 CAMBIO CLIMÁTICO Y ECONOMÍA

Un tramo de 23 kilómetros (entre Villeta y Guaduas) de la Ruta del Sol no se ha empezado a construir por cuenta del cambio climático. Y es que cuando se suscribió el contrato nadie se imaginó que el duro invierno registrado entre 2010 y 2011 cambiaría todos los planes para ejecutar este trayecto de montaña. Ese es solo un ejemplo. Cifras de Planeación Nacional indican que ese fenómeno de La Niña dejó pérdidas al país por unos 11,2 billones de pesos, buena parte de ellos asociados a derrumbes y problemas de infraestructura. Otro aspecto por analizar es qué tanto las crisis económicas pueden afectar el recaudo de peajes. □

SALIDAS AL LABERINTO,

Bogotá necesita soluciones viables y concretas para sus problemas de movilidad. Tres expertos en infraestructura opinan sobre cinco de los principales retos de la ciudad para descongestionar las vías y mejorar la calidad de vida de los capitalinos.

Bogotá no puede seguir apagando incendios en el caso de la movilidad, por eso se deben generar soluciones que puedan aliviar la vida de sus habitantes, las cuales reclaman, principalmente, obras de infraestructura como el metro. Además, si bien el transporte masivo puede solucionar grandes problemas de movilidad, este no resuelve los embotellamientos en las ciudades. Por eso, es necesario que en la capital también se ejecuten proyectos de construcción y mejoramiento de vías.

1. CONSTRUCCIÓN DEL METRO

Según el 50 por ciento de los bogotanos, esta es la principal solución a los problemas de movilidad de Bogotá.



OPINIONES:

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

La construcción y puesta en funcionamiento de la primera línea del metro en la capital es un imperativo para la calidad de vida de los ciudadanos; así, es necesario que la Nación y el Distrito encuentren la solución técnica y financiera más adecuada, por lo que consideramos urgente la conformación de una mesa de trabajo interinstitucional que involucre la administración distrital, la Vicepresidencia de la República, el Ministerio de Hacienda, el Departamento de Planeación Nacional y la Financiera de Desarrollo Nacional. Las eventuales inquietudes que el alcalde electo tiene en relación con el proyecto deben ser analizadas bajo estrictos criterios técnicos y económicos.

Diana María Espinosa Bula, presidenta de la Sociedad Colombiana de Ingenieros.

El metro es fundamental. Hoy estamos en la disyuntiva de construir la primera línea, que según los diseños actuales y los cálculos presentados propone un costo por kilómetro muy alto. Es conveniente revisar los estudios y contemplar la posibilidad de construir el metro elevado en algunos tramos. Esta situación solo puede definirse teniendo en cuenta la geología, geotecnia de los suelos y el corredor disponible para construirlo. No se puede afirmar con certeza total que el metro elevado sea lo más conveniente. Se podrían analizar las alternativas que contemplen una combinación de opciones.

Eleuberto Martorelli, presidente de Odebrecht Colombia.

Los estudios actuales indican que es urgente iniciar la construcción del metro, pero esto debe asociarse a la ampliación de la red del TransMilenio por la Séptima y a la modernización de la troncal de la avenida Caracas-Autonorte. El trazado actual es adecuado en términos de demanda, más aun si se considera que la primera línea está diseñada para seguir de la calle 127 hasta Suba en el futuro. Para no aplazar el proceso, es recomendable que los proponentes oferten optimizaciones para atender a la reducción de costos y del plazo en la construcción. Además, es fundamental crear una autoridad autónoma para el metro, para así buscar la integración con los sistemas de transporte masivo. ●

CINCO RETOS PARA BOGOTÁ

2. CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE (ALO)

La única vía que atravesaría de norte a sur a Bogotá en ambos sentidos, y que podría descongestionar las avenidas como la Boyacá y la carrera 68.



OPINIONES:

J.M.C.: Es de vital importancia construir esta vía que, tal y como está planeada, tendría cuatro calzadas y 100 metros de ancho, 57 puentes de paso vehicular, localizados en siete enlaces y avenidas principales, que incluyen tres y cuatro carriles de circulación vehicular y paso de ciclorruta, 40 puentes metálicos peatonales. No se puede olvidar que la ALO es un corredor vial concebido para recorrer en un futuro la ciudad de norte a sur por su borde occidental. En la actualidad existen dos iniciativas privadas en trámite que plantean desarrollar y operar tan importante corredor, sin que el Distrito deba aportar recurso alguno.

D.M.E.: La ALO debe transformarse en la vía perimetral más importante de la ciudad, al estilo de las grandes metrópolis del mundo. Su construcción es prioritaria para mejorar la movilidad en la capital y también en Cundinamarca y el país. Este proyecto, suspendido hace varios años, lograría reducción de tiempos de desplazamiento para atravesar Bogotá y no como hoy que este recorrido, en hora pico, puede tardarse tres horas. Con seguridad permitiría descongestionar el occidente, porque los vehículos pesados no tendrían que acceder a la ciudad. Con la ALO más de 2,7 millones de habitantes de las localidades de Suba, Engativá, Bosa, Fontibón y Kennedy se verían beneficiados.

E.M.: La construcción de la ALO es fundamental para la ciudad, pero no suficiente en sí misma. Es necesario que esté totalmente integrada con la red actual y futura del TransMilenio y con ciclorrutas, así como proveer alternativas de entradas y salidas más allá de los límites del Distrito. Por ejemplo, en el sur es necesario que la conectividad en doble calzada vaya más allá del río Bogotá en Canoas hasta la región de Muña, permitiendo una entrada alternativa a la ciudad para quien viene de la Troncal de Occidente desde Buenaventura, sin tener que pasar obligatoriamente por Soacha como ocurre hoy. ●



OPINIONES:

J.M.C.: Su ejecución es absolutamente necesaria para optimizar la movilidad del occidente de la capital. Sin embargo, la administración saliente pretende licitarla antes de final de año bajo presupuestos técnicos equivocados. Básicamente, porque de los 34,4 kilómetros de todo el proyecto (desde Yomasa, en Ciudad Bolívar, hasta la calle 170 con Autonorte) solo se licitarían 28,7 kilómetros, hasta la 137. Este tipo de proyectos deben construirse para operar como una sola troncal y no por tramos, además, los buses de TransMilenio se cruzarían con el tráfico de vehículos particulares, lo cual desvirtúa la esencia del sistema. Tampoco queda claro cómo será la financiación de la troncal.

D.M.E.: La SCI analizó los diseños del IDU para la construcción de esta troncal e hizo, entre otras, estas reflexiones. En nuestra opinión, se proyecta un TransMilenio de menor calidad que el construido hace 14 años. El diseño actual no incorpora los componentes de infraestructura necesarios para satisfacer que a futuro pueda existir movilidad eléctrica. Creemos que sobre la calle 170 no se da solución de conexión con el Portal Norte, y que deben adquirirse predios aledaños para mejorar el diseño geométrico. Además, se proyectan 52 intersecciones semafóricas, obligando a disminuir la velocidad de tránsito y esta concepción es completamente inconveniente.

E.M.: Los estudios de demanda muestran que, después del metro, la troncal de TransMilenio es lo más necesario. Nosotros presentamos una iniciativa privada para construirla, sin aporte de recursos públicos, viabilizada por el pago de los vehículos particulares por el derecho de uso de una vía expresa. Nuestra propuesta es innovadora al incluir las ciclorrutas integradas y los pasos deprimidos en casi todos los cruces, de modo que los buses no paren en semáforos y el sistema tenga mayor capacidad y mejor velocidad. Esperamos que con la nueva administración sea posible volver a discutir esta propuesta y avanzar con el proceso; sería factible ir la construyendo por tramos y poniéndola en operación en corto plazo. ●

3. TRANSMILENIO POR LA AVENIDA BOYACÁ

Se espera que esta obra sea licitada este año para comenzar en 2016 y finalizar en 2018. Los diseños consisten en construir 34,4 kilómetros desde Yomasa, en Ciudad Bolívar, hasta la calle 170 con autopista Norte.

4. AMPLIACIÓN DE LA AUTOPISTA NORTE

El Distrito estudia la propuesta de una asociación público privada de iniciativa privada (APP-IP) para ampliar la calzada occidental a seis carriles desde la calle 192 a la 245.



OPINIONES:

J.M.C.: Son dos obras estratégicas y necesarias para mejorar los accesos a la capital por el borde norte. Hoy es posible construirlas mediante el esquema de asociaciones público privadas de origen particular, en donde el sector empresarial pondría el 100 por ciento de los recursos para su ejecución. En estos proyectos es de especial relevancia que tanto la Nación, como el departamento de Cundinamarca y el distrito capital, mediante un ejercicio de coordinación interinstitucional, viabilicen tan importantes obras de acceso a Bogotá. Es una realidad que el actual volumen de tráfico en estas áreas y su tendencia al crecimiento impone la pronta ejecución de estas iniciativas.

D.M.E.: El elevado costo del suelo en Bogotá ha generado una ampliación urbanística en zonas como Chía, Cajicá, Sopó y Zipaquirá. Por esto, se presenta un incremento en el volumen de tráfico y los tiempos de desplazamiento se han triplicado afectando la movilidad. Así, ampliar la autopista Norte se convierte en una necesidad importante, que no es la única solución, es decir, se tienen que enfocar esfuerzos en desarrollar otras iniciativas como el tren de cercanías, un proyecto que aún no ha logrado materializarse. Para adelantar estos proyectos son bienvenidas las asociaciones público privadas.

E.M.: La ampliación y la readequación de la autopista Norte es una necesidad más que urgente para la ciudad. La propuesta de APP para este tramo tiene varios años y esperamos con optimismo que la nueva administración municipal dé vía libre a la ejecución en conjunto con el gobierno nacional y la Gobernación de Cundinamarca en lo que sea necesario. Sería interesante si también se contempla la ampliación del TransMilenio en sentido norte, lo que atendería una gran demanda. ●



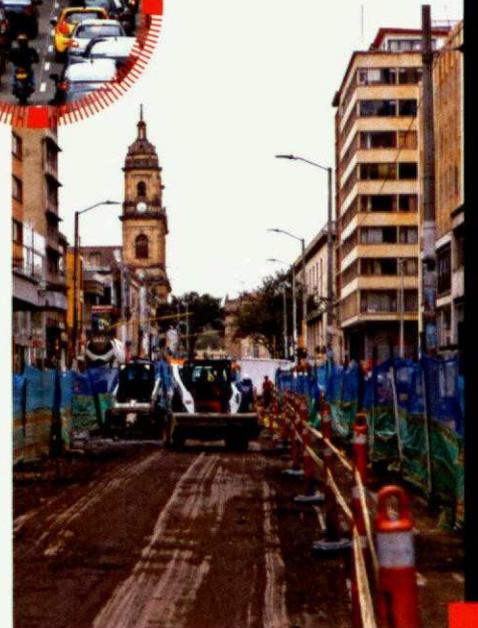
5. AMPLIACIÓN DE LA CARRERA SÉPTIMA

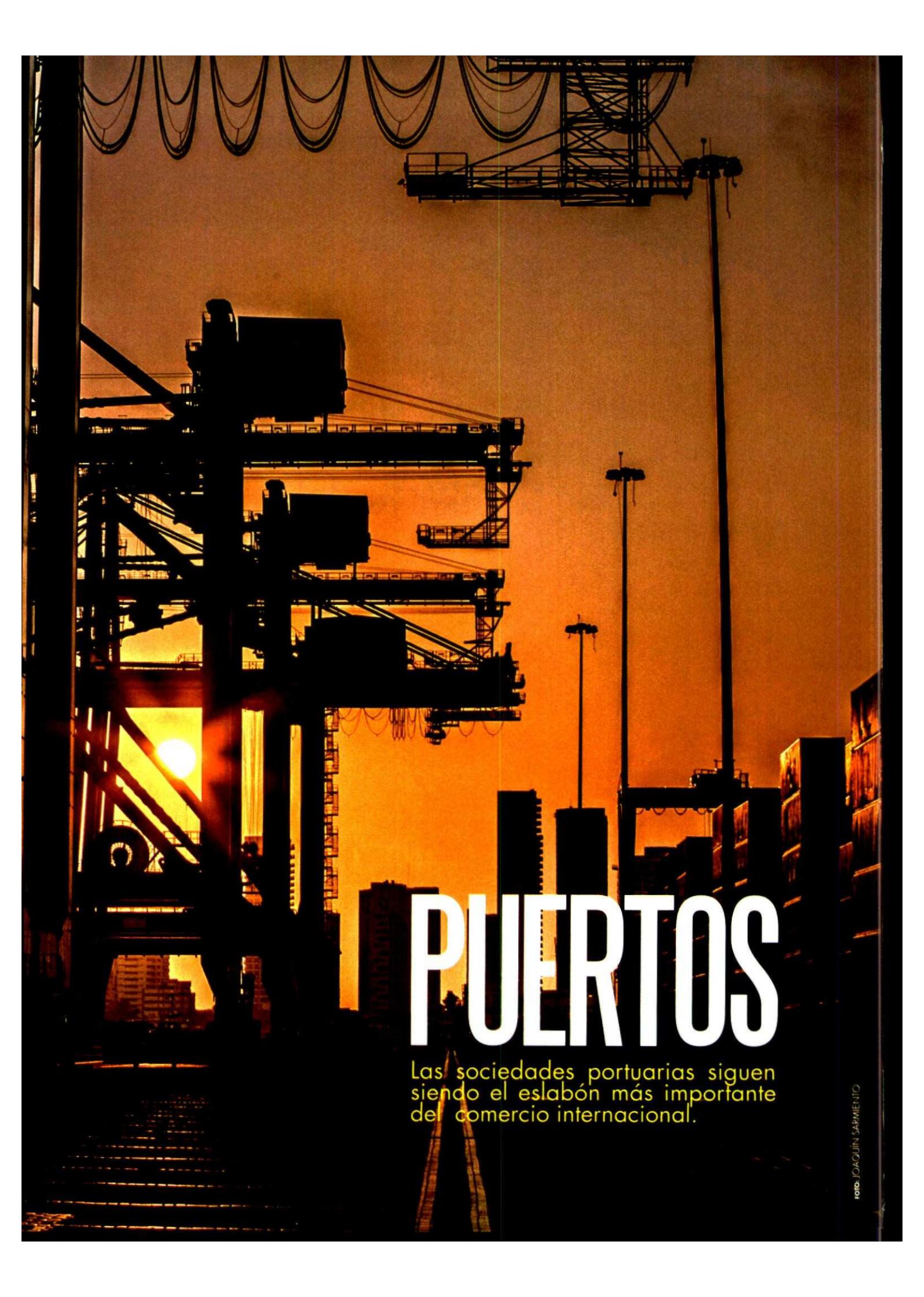
El proyecto contempla que esta arteria se convierta en una vía ancha de doble sentido; es decir, realizar una doble calzada desde la calle 180 y adicionalmente se le haría mantenimiento hasta la calle 127.

OPINIONES:

D.M.E.: La capacidad de la vía está saturada, por eso se considera necesario proyectar y programar su ejecución según diseños que se realicen en función de niveles de servicio adecuados a operaciones de gran rendimiento, que optimicen los flujos de tráfico. Asimismo, debe contar con un sistema de transporte público adecuado y, de ser posible, zonas de tráfico para sistemas de transportes alternativos y amables con el entorno como ciclovías. La financiación de esta obra se está proponiendo a través de asociación público privada, lo cual facilitaría su ejecución.

E.M.: En el sentido norte-sur, hasta la calle 180, la ampliación de la Séptima está contemplada en la propuesta de APP para la Autonorte. Lo necesario es su ejecución en corto plazo. Ahora, de la 180 hacia el centro, la vocación de la Séptima es ser una arteria principal para el transporte público, con una nueva troncal de TransMilenio. Además, esta necesita una reconstrucción total de su ingeniería de tráfico, como las entradas y salidas de la Circunvalar por medio de intercambiadores. En nuestra visión, esas obras no serían suficientes para agilizar la movilidad, si no hay un buen planeamiento y una buena gestión del tráfico. Parte de los trancones de hoy en Bogotá se reducirían con acciones simples de ordenamiento y cultura vial. ●





PUERTOS

Las sociedades portuarias siguen siendo el eslabón más importante del comercio internacional.



PUERTOS DE CALIDAD

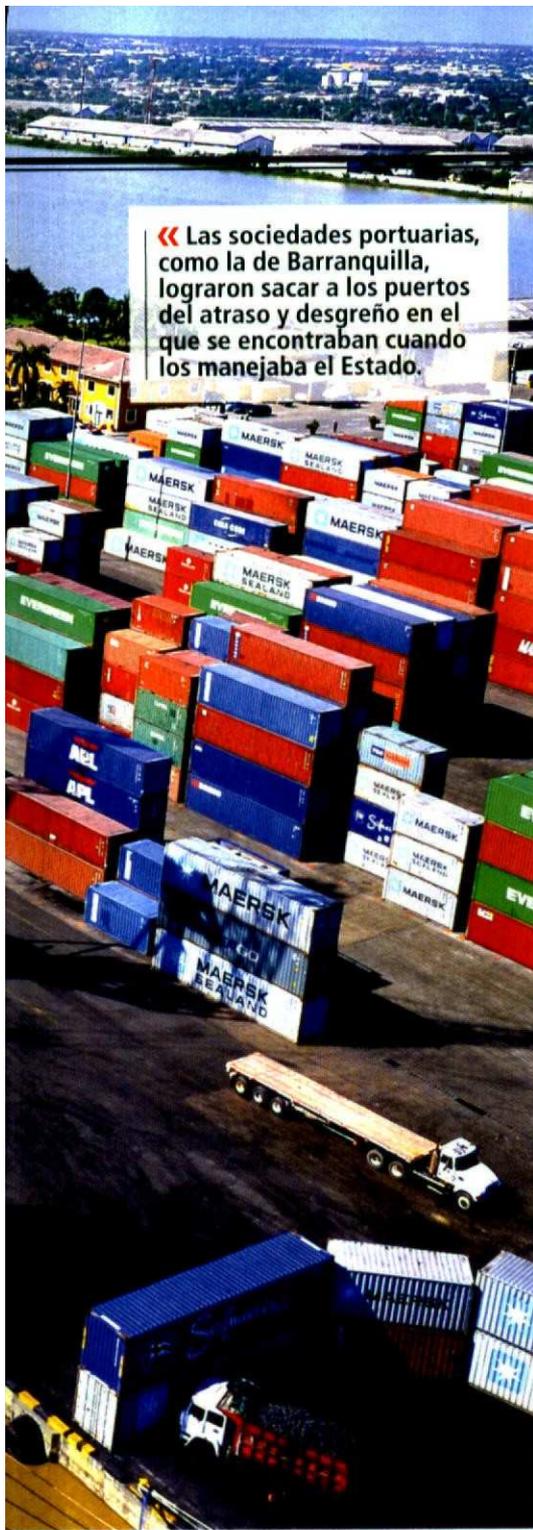
Después de 24 años bajo el régimen de concesiones privadas, la infraestructura portuaria del país ha logrado ponerse a la altura de los retos del libre mercado. Sin embargo, aún queda mucho por hacer.

El pasado 19 de octubre la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena recibió el galardón de ser el mejor terminal de contenedores del Caribe. Es la séptima vez en diez años que esta compañía obtiene el reconocimiento que otorga la Caribbean Shipping Association, una organización que aglutina a 300 empresas dedicadas a actividades logísticas y portuarias en una de las rutas marítimas más importantes del planeta.

Casi al mismo tiempo, el puerto de Buenaventura era catalogado por el portal AméricaEconomía Intelligence como el número 13 entre los 25 más importantes del continente, con lo cual escaló cuatro posiciones con respecto a la medición de 2014. Aunque estos dos hechos pueden reafirmar la idea que tienen muchos colombianos de que el comercio del país solo circula a través de los puertos de Cartagena y Buenaventura, la realidad es que en los últimos años Colombia ha logra-

do consolidar nueve zonas portuarias para ponerse a la altura de los retos que impone una economía cada día más globalizada.

Contando con los dos ya mencionados, en Tumaco, La Guajira, Santa Marta-Ciénaga, Barranquilla, Urabá, San Andrés y el Golfo de Morrosquillo, en Colombia 67 puertos marítimos movieron el año pasado 185 millones de toneladas para el comercio exterior (contando carbón térmico y petróleo). Además, el gobierno estudia 25 solitu-



« Las sociedades portuarias, como la de Barranquilla, lograron sacar a los puertos del atraso y desgreño en el que se encontraban cuando los manejaba el Estado.

ese incremento cobra mayor relevancia si se tiene en cuenta que a principios de la década de los noventa esos cuatro terminales manejaban casi la totalidad del comercio exterior de Colombia, pero en la actualidad representan un poco más del 35 por ciento del mercado portuario del país (sin petróleo y carbón térmico).

Este breve diagnóstico muestra que, si bien la situación de la infraestructura portuaria está lejos de ser perfecta, es evidente que ha habido muchos progresos en este campo. De hecho, un reciente informe de la Cámara Colombiana de la Infraestructura califica lo que está ocurriendo al respecto como *“una revolución silenciosa, quizá opacada por las nuevas carreteras, pero cuyos avances hacen ver que el país va camino a buen puerto y que ha encontrado en el capital privado el apoyo para un mar de oportunidades de progreso”*.

Según el Ministerio de Transporte, en 2014 las inversiones públicas en el sector ascendieron a 238.000 millones de pesos, mientras que las del capital privado superaron los 420 millones de dólares. Y el creciente interés de las multinacionales portuarias en el país se evidencia en la participación de las empresas PSA International, de Singapur, y de la filipina Container Terminal Services en la construcción del puerto de Aguadulce en Buenaventura; así como en la adquisición del 50 por ciento de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla por el fondo Southern Cross.

EL ORIGEN DEL ÉXITO

Este panorama promisorio comenzó a ser dibujado en 1991, cuando el gobierno de la época decidió ponerle fin al caos de la Empresa Nacional de Puertos (Colpuertos) y entregarles a los privados el manejo de esa infraestructura mediante la figura de las concesiones. Un artículo de SEMANA de octubre de 1990 muestra cómo la estructura administrativa y los excesivos privilegios de los trabajadores convirtieron a Colpuertos en la compañía más ineficiente del país.

Por un lado, el hecho de que los principales usuarios de los puertos fueran al mismo tiempo accionistas de la empresa impidió que la junta directiva pudiera tomar decisiones autónomas. Por el otro, las prebendas

laborales eran de tal alcance que los trabajadores recibían 20 salarios al año, no aportaban a salud ni pensión, cobraban el 5 por ciento de las utilidades netas de Colpuertos y habían pactado un esquema de operación tan improductivo que los puertos de Cartagena y Buenaventura se mantenían prácticamente inactivos durante buena parte del año.

Cuando esta situación se hizo insostenible, y en medio de un proceso de apertura económica que exigía empresas capaces de competir en el mercado mundial, el gobierno nacional presentó al Congreso el Estatuto de Puertos Marítimos que se aprobó posteriormente como la Ley 1 de 1991. Entre otras disposiciones, esta norma ordenó liquidar a Colpuertos, abolió el monopolio estatal de su actividad y estableció que los terminales fueran entregados en concesión bajo el supuesto de que con este modelo las operaciones serían más modernas y eficientes.

Según Alberto Jiménez, quien tiene más de 40 años de trayectoria en el sector y hoy preside la empresa Compas, *“desde que los puertos fueron entregados en concesión a los operadores privados se han logrado avances verificables en el aumento de la capacidad y en la prestación de servicios portuarios de calidad, lo cual permite afirmar que el país ha respondido bien a la apertura económica que comenzó en ese momento y, sobre todo, que está preparado para enfrentar los grandes desafíos que se avecinan”*.

Según Luis Fernando Andrade, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, *“es notable la modernización de sociedades portuarias como las de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, y de terminales especializados en contenedores como TCBuen y Contecar. En todos ellos se ha trabajado en el dragado de los canales de acceso y se han adquirido grúas pórtico para adecuarlos a los barcos de grandes dimensiones que van a empezar a llegar a nuestro país cuando culmine la ampliación del canal de Panamá”*, explica Andrade.

LOS RETOS DEL FUTURO

A pesar de que los puertos colombianos están adaptados a volúmenes crecientes de mercancías, tienen terminales especializados en el manejo

des de nuevos puertos con recursos propuestos por 1.500 millones de dólares con las que se podrían movilizar 50,9 millones de toneladas adicionales.

Todas estas cifras se entienden mejor si se miran en perspectiva. Mientras que en 1990 las cuatro principales sociedades portuarias regionales (Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura) movieron 5.500.000 toneladas de carga, en el primer semestre de este año esa cifra ascendió a 18 millones de toneladas. Y

de diferentes tipos de carga y funcionan con un sistema de tarifas que promueve la competitividad; en el Índice Global de Competitividad de 2014, infraestructura portuaria de Colombia ocupó el puesto 90 entre 144 países. Según esta evaluación, realizada por el Foro Económico Mundial, la red de puertos del país obtiene una calificación de 3,7 sobre 7, y es superada por las de varios países de la región como Perú, Honduras, México, Chile y Panamá.

Para Andrade, una de las razones por las que el país sigue obteniendo malas notas en los índices de competitividad es la deficiente conectividad intermodal hacia los puertos. Javier Jaramillo, superintendente de Puertos y Transporte, añade otro elemento que obstaculiza el óptimo desempeño de la actividad portuaria: la cantidad exagerada de tiempo que gastan los transportadores de carga en la entrada y la salida de las ciudades debido a la falta de vías de acceso y a los trancones al interior de las mismas.

La suma de estos dos factores explica que, de acuerdo con la Cámara Colombiana de la Infraestructura, el costo de transportar un contenedor de 30 toneladas por los 1.000 kilómetros que hay entre Cartagena y Bogotá siga siendo tres veces más alto que llevarlo a través de los 15.000 kilómetros que separan a La Heroica de Shanghai. Para superar este cuello de botella, la ANI ha venido liderando los proyectos viales de Cuarta Generación que, sumados a las inversiones en concesiones férreas y en mejorar la navegabilidad del río

Gran parte del esfuerzo que han hecho los puertos para ser más eficientes y reducir los tiempos de servicio se pierde en la deficiente conectividad intermodal

Magdalena, permitirán en un futuro cercano impulsar la conectividad intermodal desde y hacia los puertos.

Aparte de eso, Alberto Jiménez señala otro asunto que preocupa al sector portuario. Se trata de la reciente modificación del modelo de las contraprestaciones que pagan los operadores

por concepto de las concesiones que les otorga el Estado. Según el presidente de Compas, "hay que tener cuidado con adoptar esquemas de liquidación que graven desproporcionadamente una actividad que ha venido creciendo muy bien y que con este nuevo decreto puede verse afectada".

Jiménez se refiere al Plan de Expansión Portuaria aprobado mediante el Decreto 1099 del 28 de mayo de 2013, que contempla una nueva metodología de cálculo de la contraprestación portuaria. Sobre esa medida, en agosto pasado la Cámara Colombiana de la Infraestructura llamó la atención sobre las posibilidades de que esta decisión disminuya las tasas de rentabilidad de las operaciones portuarias y, por ende, se traduzca en un aumento de las tarifas que pagan los usuarios por el servicio. "Con ello, el país se expone a la pérdida de competitividad frente a los directos competidores de la región", concluye esta agrupación.

Pero en el Estado piensan otra cosa. Desde hace varios años, algunos expertos en el tema han argumentado que las concesiones fueron negociadas en condiciones desfavorables para la Nación. Esta inquietud por fin tuvo eco en el actual gobierno, que decidió cambiar la fórmula para que fuera más equitativa y que las millonarias operaciones portuarias representaran un mayor beneficio para las arcas fiscales. Por eso, a pesar de que se han establecido mesas de diálogo con los empresarios, lo más seguro es que el decreto que reformó el sistema de contraprestaciones siga en firme.

En síntesis, en los 24 años que han pasado desde que los puertos están en manos de las empresas privadas, se ha logrado consolidar una red de terminales modernos y eficientes que ha respondido a los requerimientos del libre mercado. Hoy el país cuenta con un sistema portuario preparado para los retos que se avecinan con los nuevos tratados comerciales y con las transformaciones que experimentará la actividad con la ampliación del canal de Panamá. Pero no hay que cantar victoria. Mejorar la conectividad entre los puertos y los centros de producción y consumo es el principal desafío para que esta tendencia positiva se mantenga en el futuro. ●



« La especialización de algunos puertos le ha dado mayor eficiencia a este sector.