Este es el rénder de Puerto Antioquia, que tendrá un viaducto de 4,2 km que conectará el muelle en el mar con el puerto en tierra.

de grandes dimensiones, por cuanto se proyectan obras como la construcción de un viaducto de 4,2 kilómetros que conectará el muelle en el mar con el puerto en tierra.

El viaducto de doble vía para que camiones lleven los contenedores hasta el muelle en el mar tendrá profundidades de 14 metros, para que puedan atracar barcos de gran calado que transitan por el canal de Panamá. Incluso, se prevé que por este puerto podrán pasar los megabuques que arribarán a las nuevas esclusas del canal panameño.

Para la construcción de este puerto, cinco consorcios ya han presentado ofertas.

Puerto Antioquia tiene la importancia que le dará a esta región mayor movilidad a la carga portuaria y será una nueva alternativa para darle salida al transporte de productos que provienen del sur y del centro del país, de acuerdo con promotores de este proyecto.

El complejo del sur

El terminal propuesto en la bahía de Buenaventura (Puerto Solo) lo administrará también el grupo empresarial Pio y se construirá en terrenos vecinos al puerto de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura Tcbuen S.A. (TCbuen).

Puerto Solo está planteado como un complejo portuario.

Por un lado, será un terminal multipropósito, que moverá contenedores y carga general (1'600.000 toneladas de carga).

Por otro, en los terrenos construirán otros cuatro terminales, así: uno para hidrocarburos líquidos, como petróleo, gasolina, etanol y búnker, este último para abastecer a los 1.600 buques que llegan al año a Buenaventura; otro, para el gas licuado del petróleo (GLP), que sirva para exportar excedentes; un tercer terminal será para gas natural licuado (GNL), que se utilizará luego en una planta térmica para generar energía, dado los desabastecimientos de este servicio que hay en el sur del país. Y habrá un cuarto terminal para la generación de energía (con la planta térmica a gas), según informa la empresa en su página web.

La estructura estaba planteada para ocupar 150 hectáreas. Sin embargo, por las modificaciones hechas al diseño del proyecto, la extensión definitiva se sabrá según lo que autorice la nueva licencia ambiental que se tramita.

Las inversiones en este puerto ascienden a 83 millones de dólares (alrededor de 250.000 millones de pesos), solamente en áreas públicas, sin contar costos como el de la nueva térmica a gas.

El desarrollo de la infraestructura portuaria no para aquí, con las tres terminales que arrancarían obras este año. En la ANI se encuentran en fila otras 15 solicitudes de concesión –que no saldrían este año– para hacer terminales en diferentes puntos del país y cuyas inversiones superan los 3 billones de pesos.

gomluc@hotmail.com

Las razones por las que venta de Isagén debía hacerse ahora

La Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) defendió la venta del 57,6 por ciento de las acciones de la Nación en la generadora eléctrica Isagén, por 6,5 billones de pesos, al fondo canadiense Brookfield, por considerar que era el momento, dada la coyuntura económica del país. De lo contrario, dijo, en el mediano plazo el Gobierno nacional habría tenido que responder con recursos para evitar el deterioro de la compañía.

Así mismo, el presidente de la CCI, Juan Martín Caicedo Ferrer, afirmó que el proceso de la venta no fue irregular, y que la inyección de recursos a la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) abre el camino para que este banco en el futuro apalanque créditos para proyectos público privados en salud, educación y el sector carcelario.

Para Caicedo, estas son las razones por las cuales Isagén se tenía que vender ahora.

No había otro camino

"La coyuntura económica atraviesa por un momento complejo y era talanquera para capitalizar empresas como Isagén. Si el Gobierno hubiera permanecido como socio mayoritario de la electrificadora, en el mediano plazo iba a tener que responder con recursos para evitar el deterioro de la compañía. [...] Era el momento de vender: los indicadores financieros iban a facilitar que el valor final de la transacción se hiciera por un monto superior a su valor en bolsa, como finalmente ocurrió".

Cambio de generadora por un banco

El Estado, con la venta, cambió la generadora eléctrica por un banco de desarrollo, que hoy es la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), creada para apalancar proyectos, no empresas ni personas. Al prestarles a los proyectos, la inyección de recursos derivada del crédito dará liquidez a los flujos de caja de cada una de las obras, no a los ingresos o balances de sus inversionistas. Dada la envergadura de los proyectos de 4G, se requieren consorcios con gran músculo técnico y financiero.

Los réditos de la venta

El Conpes del plan de vías de cuarta generación calculó que la tasa de retorno de los beneficios económicos y sociales de las nuevas carreteras es de 18,3 %, cifra que contrasta con el 10 % de rentabilidad que generaba Isagén al Estado. Además, por cada peso invertido en el programa, el país recibirá $ 0,56 de beneficios económicos, suma (entre otros factores) de los ahorros en tiempos de viaje (que equivalen a $ 8,3 billones) y reducción en costos de operación ($ 2,3 billones).

La venta se hizo con un soporte legal

La venta no tiene visos de ilegalidad. La Ley 226 de 1995, que rige la venta de participaciones accionarias de la Nación, y el reglamento de adjudicación de acciones de Isagén no prohíben y, por el contrario, permiten que la venta se pueda hacer con un único proponente, siempre que se hayan adelantado los estudios técnicos para la determinación del precio mínimo, como en efecto ocurrió.

Otra vía para hacer hospitales y escuelas

El auge de la infraestructura, que ha llevado a decenas de proyectos a buscar en los bancos apalancamiento, sirve para que la FDN en el futuro financie proyectos público privados en sectores como salud, educación y cárceles. Por otro lado, tampoco la venta de Isagén pone en riesgo el suministro de energía, por la regulación que la rige y porque el 43,3 % de la generación es producida 100 % por privados.

Por cada peso invertido en vías de 4G, el país recibirá $ 0,56 en beneficios económicos, dice la CCI.

Lo que está pasando

1 El viaducto sobre la ciénaga de la Virgen

Avanzan los trabajos para el viaducto de 4,73 kilómetros que se construirá sobre la ciénaga de la Virgen, el cual es parte de la autopista 4G que se construye entre Cartagena y Barranquilla. Se considera que esta será una de las grandes obras de ingeniería que se hará en el país.

2 Nuevos equipos en aeropuerto El Dorado han impedido cierre total de operaciones

Pese a las condiciones meteorológicas adversas que ha tenido en últimas semanas el aeropuerto El Dorado, las operaciones no se han cerrado gracias a los nuevos equipos para operar con poca visibilidad, según Servicios a la Navegación Aérea de la Aerocivil.

3 Cría de cisnes negros en zoo del puerto

Una pareja de cisnes negros del zoológico organizado por la Sociedad Portuaria de Cartagena tuvo su primera cría de cinco polluelos, luego de dos años de intentar la reproducción en cautiverio y en condiciones climáticas poco favorables para ese proceso.

Modernización de los aeropuertos de Cali y Barranquilla vale $ 534.000 millones

Las obras para la modernización y ampliación de los aeropuertos Ernesto Cortissoz, de Barranquilla, y Alfonso Bonilla Aragón, de Cali, cuestan alrededor de 534.000 millones de pesos.

El proyecto de mejoramiento y extensión del aeropuerto de Barranquilla vale 345.000 millones de pesos, mientras el de Cali asciende a 189.799 millones de pesos, informó la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que tiene concesionados estos dos terminales aéreos.

En el aeropuerto Ernesto Cortissoz se viene trabajando en la recuperación del sistema de aire acondicionado, puentes de abordaje, reparación de la planta de agua residual, el alumbrado de la plataforma de carga y comercial y en la normalización de los sistemas de ayudas visuales.

Además, entre las obras previstas para mejorar sus instalaciones para los pasajeros se hallan la remodelación de los 17.000 metros cuadrados del terminal, la ampliación de la zona internacional para viajeros en más de 5.000 metros cuadrados y la renovación de los puentes de abordaje y el sistema de manejos de equipaje.

Así quedará el nuevo aeropuerto de Barranquilla, según el 'render' del proyecto presentado por el Grupo Aeroportuario del Caribe.

El Grupo Aeroportuario del Caribe S. A. S. aseguró que pronto presentará los diseños de la remodelación del terminal y que las obras correspondientes comenzarán hacia mayo de este año.

Los trabajos de remodelación de las instalaciones y la repavimentación de la pista se espera que estén terminados en mayo del 2018.

En lo que respecta a la parte de operación aérea, la firma concesionaria construirá un área de abastecimiento de combustible de 5.000 metros cuadrados y un nuevo terminal de carga.

Por este aeropuerto en el 2015 se movilizaron 2'756.764 pasajeros y se espera que este año supere los 3'148.000.

Cambios en el de Cali

La ministra de Transporte, Natalia Abello, y el presidente de la ANI, Luis Fernando Andrade, en la visita técnica al aeropuerto de Cali encontraron que el avance de las obras de modernización en este lugar se encuentra en un 62 por ciento.

En cuanto a los trabajos de ampliación, que incluyen la construcción de un edificio para el terminal internacional, plataforma y accesos, estos presentan un avance del 25 por ciento. Las reformas en el muelle nacional y la señalización están por terminar, mientras que las del muelle internacional tienen un avance del 30 por ciento.

Con las reformas que se le están haciendo a este aeropuerto, pasará de tener una área de 38.454 metros cuadrados a 58.057 metros, subirá de 44 a 60 los puestos de chequeo y tendrá 16 puertos de embarque.