

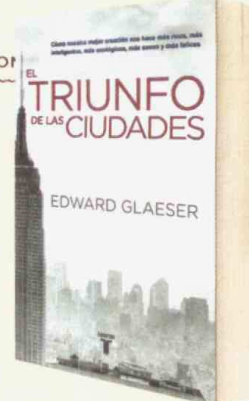
“Con dinero y sin dinero”

Partiendo de los principales factores que han ocasionado la profunda ineficacia tributaria del Estado mexicano, Carlos Elizondo Mayer-Serra posa la mirada en las zonas más preocupantes de la vida pública: servicios de mala calidad, desigualdad y violencia. Propone fundar un nuevo pacto fiscal. Dice que es necesario convencer a la sociedad de que los impuestos son necesarios, pero para ello se requiere que el gasto público sea de calidad y pertinente. /Editorial Debate.



“El triunfo de las ciudades”

Edward Glaeser, uno de los más reconocidos expertos internacionales en economía urbana, rompe en este libro los mitos que rodean a las ciudades demostrando cómo estas son en realidad los lugares más verdes, sanos y ricos (en términos culturales y económicos) en los que se puede vivir. Residir en una ciudad es estar expuesto a una avalancha de gentes y experiencias extraordinarias. /Editorial Taurus.



El Salmón personaje

El presidente de la CCI desnuda las falencias del programa

La historia íntima de las vías de 4G

El programa presenta deficiencias, y prueba de ello es que se está ajustando proyecto por proyecto, lo que podría generar problemas jurídicos, señaló Juan Martín Caicedo Ferrer.



Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura, es un crítico de la iniciativa del Gobierno. /Gustavo Torrijos



JAIRO CHACÓN GONZÁLEZ

jchacon@elespectador.com
@jairochacong

El programa más ambicioso de infraestructura vial de Colombia, que contempla inversiones por \$47 billones, está en el ojo del huracán, del cual se ha dicho de todo, desde que tiene deficiencias en su **estructuración**, que hubiera sido más barato hacerlo por obra pública y no a través del sistema de concesión con la participación del sector privado, hasta que no pasaba y que todo marcha sobre rieles.

El presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo Ferrer, cree que esta iniciativa gubernamental está saliendo a flote, para los primeros nueve proyectos, gracias a que el ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas Santamaría, metió la mano y aplicó correctivos; sin embargo, considera que los ajustes que se están haciendo a los proyectos podrían generar una incertidumbre jurídica que terminaría en una cascada de demandas contra el Estado. Además, sostiene que no fueron suficientes los tres años para promocionar los proyectos alrededor del mundo, y estructurarlos, y que algunos están hacien-

do agua. Prueba de ello son las pocas ofertas y la ausencia de las grandes firmas de ingeniería internacional, a pesar de que el programa fue diseñado para la llegada de estas multinacionales de la ingeniería.

Este es el diálogo con el hombre más crítico de la infraestructura vial del gobierno del presidente Santos, de quien se autoproclamaba su promotor al comienzo de su período, quien cree que se tendrá que redireccionar todo el paquete de vías, pero que esta medida no garantizará el cierre de los números de las compañías, ya que mientras se estiran las vigencias futuras, en dólares y en pesos, para algunos

proyectos, otros están quedando por fuera, lo que quiere decir que se harán menos obras con más plata del Estado y menos recursos del sector privado.

¿Está mal estructurado el paquete de proyectos de 4G?

Las principales dificultades se presentaron por falta de consistencia entre los costos de construcción, operación, administración y mantenimiento de los proyectos, y los ingresos representados en los aportes de la Nación y el recaudo de peajes. Es decir, que los proyectos resultaron ser más costosos frente a los niveles de inversión e ingresos estimados por los estructuradores, lo que difi-

cultó que algunos de los consorcios precalificados alcanzaran los cierres financieros.

¿Qué rescata de este programa?

Hemos apoyado desde el comienzo la filosofía general de la cuarta generación de concesiones viales (4G), fundada con el presupuesto básico de que los medios de pago no se le entregan al concesionario, sino en la medida que éste vaya entregando las unidades funcionales de infraestructura (obras). Esto es bueno, en cuanto impide que la concesión se duerma sobre sus laureles sin que los usuarios de las vías las reciban a tiempo. También apoyamos la talanquera legal a las fa-

EL NEGOCIO DE LA SEMANA

EL PROTAGONISTA

Entel

Firma de telecomunicaciones chilena fundada en 1964. Actualmente está en manos privadas.

LA OPERACIÓN

2.800

millones de dólares invertirá la firma chilena Entel entre 2014 y 2016 para expandir sus operaciones en Chile y Perú. Esta fue la cifra anunciada por el presidente de la compañía, Juan Hurtado.



La operación se anunció en la Bolsa de Santiago. / Bloomberg

EL TRASFONDO

Aproximadamente US\$2.100 millones, según explicó Hurtado, serán destinados por Entel para nuevos proyectos en Chile. Esto significa continuar fortaleciendo el posicionamiento de la primera firma de telefonía móvil de ese país. Las inversiones restantes irán a Perú.

Las cifras

47

billones de pesos costará el programa de concesiones viales 4G.

11

billones de pesos costarán los 9 proyectos que hacen parte de la primera ola de concesiones.

de las vigencias futuras en dólares, de 33 a 50%. También el Banco Agrario fue facultado para financiar la construcción de carreteras a una tasa inferior a la del mercado, con tasas iguales en los créditos sénior de la Financiera de Desarrollo Nacional, pero estos ajustes a esta altura, cuando se han estructurado durante tres años, no es lo ideal.

¿Y en qué afectan estas medidas al país?

La preocupación de la Cámara es que la medida que permitió que el Banco Agrario prestara a una tasa más baja que la del mercado, se aplicó para el tercer proyecto (Bolombolo-La Pintada) y no para los dos iniciales, que tuvieron que hacer sus proyecciones con tarifas diferentes, lo que podría generar demandas contra el Estado.

¿Y por la ampliación de las vigencias futuras?

Se ampliarán en un 30% las vigencias futuras, es decir, que se estirará la plata para financiar los proyectos, lo que significa que no se podrán construir todos los proyectos establecidos, porque los últimos tendrán menos recursos.

Se dice que parte del problema obedece a las altas tasas de la banca.

Eso no es tan cierto como se plantea, dado que las tasas propuestas por los bancos son finalmente el reflejo de la complejidad de los proyectos y los riesgos que debe asumir el concesionario, sobre todo en la fase de construcción (comunidades, ambiental, predial, regulatorio y de financiación) y, por lo tanto, esas tasas no obedecen a cifras caprichosas o sin fundamento. El negocio de la banca es prestar dinero y hay liquidez y recursos. La tasa en estos casos es el reflejo de un mapa de riesgo.

¿Qué se debe hacer para que este programa salga adelante?

Lo recomendable para que la segunda y tercera ola de concesiones 4G salgan adelante, es mirar el espacio fiscal, pero no a la luz de 2010, sino de 2014, para tener la posibilidad de que en esos proyectos se dé una combinación y que en algunos vayan por el modelo de Asociación Público-Privada (APP) o de concesión, y otros, especialmente en opera-

ción y mantenimiento, vayan por obra pública. No sólo es más rentable para el país, sino que se podrían hacer las obras más rápido. Y la Cámara lo dice constructivamente, como lo han dicho expertos como Julio Torres, exdirector de Crédito Público, quien señaló que muchos de estos proyectos, dependiendo del panorama fiscal, se pudieron haber hecho a través de obra pública, es decir, pagados por el Estado.

¿Se está pidiendo aumentar las vigencias futuras, tener menos capital privado y menor alcance de las obras?

De esas peticiones el Gobierno ha adoptado el aumento de vigencias en pesos y en dólares. Las otras no las compartimos del todo, porque significaría reducir las pretensiones de cada una de esas carreteras, en cuanto a sus especificaciones y diseños, y la otra tampoco es buena porque debilitaría las exigencias que se le hacen al sector privado en materia de equity (capital que tiene que aportar el concesionario).

¿Estas modificaciones generarán conflictos?

De lo que tenemos que ser conscientes es que para Pacífico 2 apareció el aumento de vigencia en dólares, pero no se hizo para los otros dos proyectos de Pacífico I y Girardot-Puerto Salgar. Lo ideal era que hubiera cobijado los otras dos carreteras, ya que esto facilitaba que a los consorcios les hubiera cerrado los números, lo que les habría permitido presentar propuestas.

¿Lo que dice la ANI es que no se pueden subir los peajes y los aportes de la Nación, porque esto lo pagamos todos vía impuestos?

Nosotros no estamos diciendo que suban los peajes. Ojalá pudiéramos tener los peajes más baratos del mundo. Lo que han dicho algunos observadores de este proceso es que cuando se comparan los costos del proyecto contra los ingresos y los costos del proyecto en la construcción, la operación, la administración y el mantenimiento versus los ingresos, que son los aportes de la Nación, más el ingreso por peaje, se ha hecho la observación de que posiblemente en alguno de estos proyectos pudo haber afectado el cierre de los números, debido a que se sobrestimaron los tráficos.

JOSÉ MANUEL RESTREPO ABONDANO



Si hubiésemos parado bolas

Hace más de 20 años un grupo de personas reconocidas en el país como "sabios" se propusieron señalarnos una ruta por la cual debería caminar la educación en Colombia. Bajo el sugestivo título de "Colombia: al filo de la oportunidad", nos propusieron unas líneas de acción en educación que muy seguramente hubieran marcado la diferencia 20 años después. Sin embargo, buena parte de esas recomendaciones se quedaron en los anaqueles de algunos, en los planes inconclusos o no evaluados de gobiernos, en la rotación excesiva de los ministros del ramo y en el sentimiento de frustración de muchos otros.

Algunas de ellas: una educación que no adapte a los jóvenes a lo que existe sino que los invite a pensar y a no conformarse, a ser mucho más reflexivos y creativos; que forme para lograr mayores niveles de justicia, que se enfrente a la impunidad, que no sea fanática del legalismo que nos lleva a la "leguleyada"; que no entienda la calidad exclusivamente en la medición de pruebas, sino que comprenda que la calidad significa también la formación en valores o en felicidad; que aborde el tema de la educación no formal de una manera distinta, más pertinente y conectada con las necesidades del mundo empresarial, una multiplicación de los recursos en ciencia y tecnología.

Esta semana, uno de aquellos sabios, Rodolfo Llinás, nos invita de nuevo a una educación que no sea exclusivamente alrededor de contenidos olvidándose del contexto, sino que se preocupe por la aplicación y pertinencia del conocimiento. Nos invita a una educación lo más personalizada posible, en donde el método cuenta más que los contenidos. Esto significa la necesaria reducción en la relación alumno-maestro y una educación que no siga concibiendo a los maestros como únicos depositarios, dueños y monopolizadores del conocimiento, sino que aborde un maestro verdaderamente comprometido como guía y facilitador de un pro-

ceso de aprendizaje donde el estudiante es el protagonista.

Aquella misión de sabios fue magistralmente cerrada con un texto de nuestro nobel de Literatura, de quien tanto se ha hablado en estos días. Sus expresiones finales abogaban por una educación para toda la vida, que conciba una ética y estética en nuestro modelo desafortunado de superación personal, que aborde las artes y las ciencias como asuntos claves en el futuro de la Nación, que canalice esa capacidad creativa del colombiano y no la encauce hacia la violencia y la depredación.

Más de 20 años después siguen llegando especialistas del mundo entero a decirnos lo mismo. Hace algunos días fue invitado el profesor Andreas Schleicher, quien señalaba la importancia de fortalecer los métodos en la formación. Con los desastrosos resultados en las pruebas Pisa, volvemos de nuevo a esas reflexiones y nos deben hacer pensar sobre el camino a recorrer. No se trata sólo de hablar sobre los maestros, tampoco sobre financiamiento. Se trata de abordar un tema más complejo.

Esperemos que no pasen 20 años más para que dejemos de atender recomendaciones profundas, sencillas, concretas, que seguramente habrían de darnos la vuelta frente a esos bajos resultados en educación y apuntarían a incrementar la calidad y no sólo la cobertura.

Hoy, cuando intentamos convertir a nuestro nobel de Literatura en un cuasialcalde de vereda, exigiéndole construir un acueducto, o hacemos énfasis en sus posiciones ideológicas, discutibles o no, debiésemos más bien volver la mirada sobre aquellas frases extraordinarias condensadas en la misión de sabios que seguramente serían un marco de referencia para construir una nación distinta desde la educación. Esta es quizá la única forma a través de la cual verdaderamente podemos construir un país al alcance de los niños, bastante mas equitativo y competitivo.

restrepo@gmail.com / @jrestrepo

mosas adiciones a los contratos y, por supuesto, el generoso espacio fiscal destinado a este propósito, así como la venta de Isagén para financiar la construcción de carreteras.

¿Cuáles fueron las medidas que implementó el Gobierno?

Ante las dificultades de los consorcios para que cerraran sus números, el ministro de Hacienda introdujo tres medidas que permitieron que se presentaran ofertas para los tres proyectos en licitación.

¿Cuáles fueron las medidas?

El Ministerio de Hacienda hizo reingeniería y se logró el aumento