

Comentario Económico del día

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

Abril 11 de 2012

“Joyas” de la infraestructura colombiana en transporte (versión 4.0)

Uno de los mayores atrasos estructurales que enfrenta Colombia se refiere a su precaria dotación de infraestructura de transporte. A pesar del buen crecimiento del PIB real a ritmos del 5.9% durante 2011 y del aceptable rebote del sector de obras públicas, dicho rezago persistirá por varios años más en nuestro país (ver *Informe Semanal* No. 1105 de enero de 2012).

Con el fin de ilustrar la problemática de forma concreta, este nuevo capítulo de “joyas” de la infraestructura colombiana en transporte (versión 4.0) está dedicada a los siguientes tres casos: i) el dragado del Puerto de Buenaventura; ii) el drama del emisario submarino de Cartagena; y iii) la fallida conexión de Transmilenio con el Aeropuerto El Dorado en Bogotá.

Dragado del Puerto de Buenaventura. El puerto de Buenaventura está rezagado al puesto 20 en materia de movimiento de contenedores en América Latina a pesar de su posición geográfica privilegiada. En buena medida, ello obedece a la falta de conectividad vial y marítima. Sí, marítima, pues hoy el puerto se maneja a “ojo de capitán”, jugando con las mareas para desafiar su bajo calado (de sólo 9-10 metros), cuando la norma Panamax es de mínimo 12 metros (ver *Comentario Económico del Día* 9 de septiembre de 2010). Pues bien, Colombia ya completó tres años de discusiones público-privadas, nacionales-territoriales, y nada que se hacen las inversiones de dragado, por cerca de \$60.000 millones, para garantizar la profundidad en el canal de acceso (31Km).

Actualmente se está teniendo que aliviar la carga de muchos buques en Panamá antes de arribar a Colombia, lo cual genera grave pérdida de actividad económica y sobre costos. No ha valido la eliminación de la restricción de bandera para que los trabajos de dragado se asignen en competencia internacional. ¿Por qué no se han podido avanzar las tareas de dragado si los belgas ofrecieron hacer en 3 meses y por US\$30 millones lo que algunos locales no harían en menos de 6 meses y por US\$60 millones?

De cara a los TLCs y a la finalización de la ampliación del Canal de Panamá hacia 2015 (ver cuadro adjunto), Colombia debe superar esta vergüenza nacional que constituye el actual estado de Buenaventura, tanto en sus accesos por tierra como en los marítimos.

El (tubo) emisario submarino de Cartagena. Con un costo cercano a los \$64.500 millones de 2010, el Banco Mundial y Aguas de Cartagena se embarcaron en la tarea de proteger de aguas residuales la Bahía de Cartagena. Éste era un proyecto que llevaba 15 años de espera (...y aún hoy continúa esperando su

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de

Alejandro González y María Paula Salcedo

culminación). Se trataba de dotar a la Bahía con una tubería submarina de 4.3Km para sacar a mar abierto las aguas (negras) residuales que produce Cartagena con sus actuales 900.000 habitantes. Tras varios años de estudios, diseños y construcción del emisario submarino en los países nórdicos, sucede que “alguien” se descuido en el último momento y el tubo naufragó en la Bahía en diciembre de 2010.

Tras el incidente los contratistas desaparecieron y, con ellos, un adelanto cercano a los \$51.000 millones. Poco se ha publicitado los casos legales-jurídicos que de todo esto se desprende, pero lo lamentable es que la Bahía continúa contaminada. ¿Cuándo podrán los visitantes de Cartagena aspirar a tener playas no contaminadas? ¿Será en el mismo año en que las barcas dejen de verter los residuos de carbón que hoy tiznan a los bañistas de Santa Marta?

Transmilenio al aeropuerto El Dorado. La Fase 3 de Transmilenio se adjudicó hace más de cuatro años y hoy todavía no entra en operación. Sin embargo, parte de su malla vial, aún sin estrenar, ya está deteriorada y la ciudadanía se pregunta (con razón kafkiana): *¿por qué Transmilenio de la 26 nunca verá El Dorado?*

Al mejor estilo macondiano, esta troncal se quedó “corta” en 2Km antes de que los usuarios puedan llegar con sus maletas al Aeropuerto El Dorado. Las explicaciones son fantásticas. Se afirma que, jurídicamente, la entrega en concesión del Aeropuerto causó una especie de “territorio independiente”, donde no puede entrar el Distrito con Transmilenio. La Contraloría, la Procuraduría e imaginamos que pronto el Consejo de Estado entraran a terciar en el santanderismo vial colombiano. Los más prácticos han dicho que eso se soluciona denominando dicha estación como “Engativá” (¿gran hub del futuro?). Otros afirman que (tranquilos), que los que van con maletas se desplazan en automóvil o taxi, pero, entonces, ¿para qué la conexión a El Dorado? A nosotros nos queda la duda: ¿en qué lugar del mundo el sistema masivo de transporte no llega directamente, de un solo envío, al principal aeropuerto de la capital?

La respuesta es que ello ocurre en Bogotá y en otras tres capitales africanas (con más de 8 millones de habitantes), donde no existe el metro y reina el caos y el pillaje en materia de infraestructura. Pero paciencia, que tras otros \$70.000 millones y por allá en 2015, usted se podrá bajar en la estación Engativá, con sus maletas, y tomar el conector hacia El Dorado.

Joyas de la infraestructura vial en Colombia (versión 4.0)

Proyecto	Longitud km.	Tipo de proyecto	Fecha de adjudicación	Fecha de entrega			Costos del proyecto (\$ billones de dic. de 2010)		
				Programado	Estimado	Años Adicionales	Programado	Estimado	% de sobrecosto
Dragado del Puerto de Buenaventura	12.5 (canal interno) 13.5 (canal externo)	Contrato por definir	Pendiente	Abril 2012	?	?	0.52	?	?
Emisario Submarino de Cartagena	4.3Km	Contrato EDT Marine Construction	2008	Sep-Dic 2010	?	1 año y tres meses	0.65	?	?
Estación Transmilenio-Aeropuerto el Dorado	2Km	Contrato Opain	Pendiente	?	?	?	0.07	?	?

Fuente: cálculos Anif con base en Cámara de Comercio de Bogotá, INCO, Aguas de Cartagena, Ministerio de Transporte y Portal Único de Contratación.