

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de María Paula Salcedo

Enero 24 de 2013

“Joyas” de la infraestructura colombiana: No hay mal que dure 100 años

El PIB de obras civiles se contrajo al -14.6% real a septiembre de 2012, siendo evidente que continúan serios problemas de gestión relacionados con pobre estructuración de los proyectos (aún bajo la ANI), dificultades jurídicas en lo relacionado con expropiación de predios, con licencias ambientales y en el manejo con las etnias. El riesgo es que si Colombia no se mueve rápido a implementar las sesudas recomendaciones de la Comisión de Infraestructura, estaremos arriesgando no sólo la competitividad del país sino su propio ritmo de crecimiento, siquiera a tasas del 4.5% anual (su actual potencial), ver *Informe Semanal* No. 1151 de diciembre de 2012.

Sin embargo, existen algunos avances en proyectos que fueron un verdadero “viacrucis” y que por fin están llegando al fin de su odisea. Vale la pena entonces aplaudir su eventual culminación y ventilar aquí las lecciones aprendidas, para que las entidades responsables del sector (Min-Transporte, ANI e Invias) hagan los respectivos balances y eviten repetir los errores del pasado. Afortunadamente, “No hay mal que dure 100 años”.

Bucaramanga: Puentes Flandes (Antonia Santos)

Dicha obra cobija una longitud de 58 km. (distribuidos en 9 tramos), que se habían adjudicado en 2006 por valor de \$140.000 millones. Posteriormente, se adicionaron los tramos Palenque-La Salle y los puentes Flandes. Si bien no son evidentes los sobre-costos (por adición de obras), los retrasos han sido mayúsculos, no necesariamente atribuibles a los contratistas, sino a la pobre estructuración del proyecto desde sus inicios (ver *Comentario Económico del Día* 13 de Septiembre de 2011).

En esa versión 3.0 de “Joyas” de nuestra Infraestructura habíamos comentado que para llegar a Bucaramanga desde el aeropuerto Palonegro existían dos alternativas: i) un trayecto de 20 minutos por la vía rápida de la autopista occidental a Girón; o ii) 40 minutos por la calle 45. Cualquiera de los dos tramos requería pasar por el precario puente Flandes, en el municipio de Girón. Dicho cuello de botella perduró por más de 4 años, usando un puente militar “provisional” sobre el Río de Oro, tras la creciente que había bloqueado el paso.

En 2011-2012, la región ha logrado, por fin, pasar a disfrutar el uso de dos puentes vehiculares, reduciendo el tiempo de tránsito a cerca de la mitad. La primera etapa se culminó en octubre de 2011 y la segunda fue entregada en el segundo semestre de 2012 (ver cuadro adjunto). Todo ello debe dejar claro la importancia de: i) gestión a nivel del presupuesto nacional cuando ocurren desastres a nivel regional; y ii) estructuración apropiada, moderna y suficiente de los proyectos desde el inicio para evitar tropiezos, que en este proyecto representaron “tiempos perdidos” de hasta 18 meses.

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de María Paula Salcedo

Bogotá: Fase III de Transmilenio (Troncal calle 26 y carrera décima)

La mayoría de los tramos de Transmilenio habían cumplido cronogramas y tenido sobrecostos razonables (inferiores al 10%). Sin embargo, las troncales de la calle 26 (12.2 km) y carrera décima (7.7 km) han sido “el fiasco” del sistema. Ello fue el resultado de la politiquería que montaron la Administración Moreno y los Nule, terminando en la conocida “pirámide financiera”, mostrando sobrecostos superiores al 20%, detrimento patrimonial por \$62.000 millones (según la Contraloría) y atraso de más de dos años.

A pesar de este calvario, durante el segundo semestre del 2012 se lograron entregar 13 estaciones de la calle 26 (faltando la de Universidades) y 8 de la carrera décima (faltando las de Bicentenario, Museo Nacional y San Victorino). Infortunadamente, su conectividad todavía es parcial y queda pendiente la llegada al Aeropuerto el Dorado. La solución de los buses alimentadores debe ser temporal y el gobierno nacional está en la obligación de liderar la pronta terminación de una obra pobremente estructurada y gerenciada desde sus inicios. ¿Lección aprendida? ... Ya veremos.

Barranquilla: Aeropuerto Ernesto Cortisoz

El tránsito hacia el aeropuerto internacional Ernesto Cortisoz, ubicado en el municipio de Soledad, a 7 km del centro de Barranquilla, se había convertido en un dolor de cabeza. Dicho tránsito incluía la aventura de evitar la muerte en los conocidos “arroyos” que surgían tras las lluvias.

El mayor taponamiento ocurría en el trayecto Barranquilla - Malambo (28 km.). La buena noticia es que por fin fue dado al servicio en marzo de 2012, mejorando de forma importante la movilidad. Todavía está pendiente la finalización de los puentes de Sao-Hipódromo, adicionados al contrato inicial, los cuales deberían culminarse durante el primer semestre de 2013. Aquí las lecciones aprendidas han tenido que ver con la importancia de contar con los predios y las licencias ambientales, antes de iniciar las obras, tal como bien lo recomienda la Comisión de Infraestructura (ver *Informe Semanal* No. 1153 de diciembre de 2012).

"Joyas" de la infraestructura vial en Colombia										
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	Adiciones/sobrecostos	Total del contrato	% de sobrecosto
Zona Metropolitana de Bucaramanga (ZMB)	-58.3 km (origen-destino) -37.6 km doble calzada -Adiciones (senderos peatonales, retornos, adquisición de predios y puentes Flandes)	Contrato Sociedad Autopista de Santander S.A.	2010	2012	2011-2012	0	0.14	0.13	0.28	0.0
Fase III de Transmilenio		Contrato								
Calle 26: Grupo 5	12.2 Km. - 14 estaciones	Infraestructura Urbana S.A.	2007	Jul-Dic 10	2012	2	0.25	0.04	0.29	17.0
Carrera 10ª: Grupo 2 y 3	7.7 Km. - 11 estaciones	Consorcio Metrovias Bogotá Constructora Bogotá Fase III					0.53	0.05	0.58	9.4
Ruta del Caribe*	Total: 420 km (152 doble calzada y 237 de rehabilitación) Puente Sao-Hipódromo (Adición)	Contrato Autopista del Sol S.A.	2007 2010	2012-2015 2013	2012-2015 2013	0	0.30	0.7	1.0	0.0

Fuente: Contraloría General de la Nación, Cámara Colombiana de la Infraestructura, ANI (INCO) y Transmilenio.

* Los costos del proyecto corresponden al total del proyecto y sus adiciones.