

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Liliana Ordóñez

Septiembre 4 de 2013

Joyas de la infraestructura colombiana: No hay mal que dure 100 años (versión 2.0)

El PIB de obras civiles, representando un 3.5% del total, creció dinámicamente a tasas del 17.5% anual durante el primer trimestre del 2013. En línea con ello, el Indicador de Inversión en Obras Civiles (IIOC) creció al 18% anual. Sin embargo, el subsector de carreteras y calles mostró, todavía, un pobre desempeño, al crecer sólo 1.4% anual. Esta situación es preocupante si se tiene en cuenta que el rezago en la infraestructura del transporte amenaza con reducir el promedio de crecimiento histórico colombiano del 4.5% al 4.0% anual; problema que ya es evidente en India y Brasil, quienes no hicieron la tarea en este frente (*Informe Semanal* No.1160 de febrero de 2013).

Sin embargo, en esta nota queremos celebrar la culminación de ciertas obras de infraestructura, algunas de ellas con grandes rezagos y tintes kafkianos, pero, como bien lo sabemos en “Macondo”: no hay mal que dure 100 años.

Emisario Submarino de Cartagena:

Como parte del Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado de Cartagena, a mediados de 2009 se dio inicio a la construcción de un emisario submarino para la ciudad. Se trataba de un gran tubo de 4.3 km de longitud, a través del cual se llevaría a mar abierto las cargas residuales que hasta la fecha se venían depositando, sin ningún rubor ambiental, en la ciénaga de la Virgen y la bahía de Cartagena. El punto de descargue ahora sería en el corregimiento de Punta Canoas.

El proyecto fue financiado y licitado por el Banco Mundial, quienes adjudicaron el contrato de construcción a la firma chipriota EDT Marine Construction y la interventoría a Halcrow Group Ltd. Sin embargo, hacia finales de 2010, ocurrió el desastre del hundimiento de la mitad de dicha tubería en el fondo del mar, mientras los inexpertos contratados la transportaban entre Bahía Honda y Punta Canoas. Hasta entonces, Aguas de Cartagena (Acuacar), entidad contratante, había pagado en adelanto \$51.000 millones al contratista, empresa que desapareció del país después del accidente. Así, Acuacar tuvo que asumir los costos del caso y proceder a finalizar las inconclusas obras, lo cual solo ocurrió en marzo de 2013.

Según la Contraloría General de la República, los sobrecostos del proyecto fueron alrededor de \$20.000 millones (adicional a los \$64.500 millones de 2010 por los cuales se había licitado el proyecto), ver *Comentario Económico del Día* 11 de abril de 2012. Este episodio deja claro la importancia de: i) la previa estructuración de los proyectos para evitar mayores cantidades de obra y tiempos perdidos, pues el estudio de factibilidad del proyecto contemplaba la construcción de solo 2.8km de tubería, que finalmente se convirtieron en 4.3km; y ii) el manejo con las comunidades que, en el caso del emisario, a pesar de manifestaciones de inconformismo por parte de los habitantes de Punta Canoas, permitió la culminación del proyecto gracias a la compensación económica, acordada con los pobladores, por parte de Acuacar.

Continúa

Director: Sergio Clavijo
 Con la colaboración de Liliana Ordóñez

Autopista del Café: Tramo Armenia-Manizales:

Este proyecto se había constituido el sueño “cafetero”, aspirando a lograr una eficiente integración de sus capitales y principales municipios. Además, mejoraría la salida hacia el Pacífico por el Puerto de Buenaventura.

Sin embargo, la concesión Armenia-Pereira-Manizales, adjudicada en 1997, había sido catalogada como la campeona de la incompetencia vial, observándose repetidas prórrogas en los años 2000, 2005, 2006 y el último en 2008. Tanto por atrasos como por extensiones de obras, el valor final se incrementó en un 68% (ver *Comentario Económico el Día* 11 de abril de 2012).

La buena noticia es que hacia finales de 2012 entró en funcionamiento el último tramo de la autopista, que con 13.5km de longitud, permite a los vehículos, que vienen de La Línea y que se dirigen al Valle del Cauca, cumplir su recorrido sin necesidad de entrar a Pereira.

Doble calzada Bucaramanga-Cúcuta (tramo Cúcuta-Pamplona. Área metropolitana de Cúcuta):

Este proyecto ha tenido que enfrentar problemas geotécnicos que han elevado los costos estimados inicialmente para su ejecución. Adicional a esto, en el paso de la carretera por la zona metropolitana Piedecuesta-Floridablanca-Bucaramanga existen problemas prediales, sociales y ambientales que han entrabado la iniciación y el proceso de las obras en el sector. Sin embargo, para julio de este año la ANI inauguró 10.2km de la vía Cúcuta-Pamplona, un tramo de vital importancia para el comercio de la región fronteriza con Venezuela.

Es importante mencionar que el INVIAS ha ejecutado estudios y diseños de una vía alterna por la región de Surata-Alto del Escorial-Arboleras-Cúcuta, corredor que presenta características geotécnicas y topográficas superiores a las del corredor actual.

Celebramos entonces que, así sea a trochas-mochas, y con sobre-costos, se hayan culminado estos proyectos. Igualmente, esperamos que las duras lecciones, sobre el tortuoso camino que representa generar infraestructura sin adecuados diseños y financiamientos, hayan quedado aprendidas de una vez por todas.

Joyas de la infraestructura en Colombia (versión 2.0)

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
Plan maestro de acueducto y alcantarillado		Obra pública	1999	2010	2013	3	0.4		
Emisor submarino de Cartagena*	4.3 Km	Obra Pública Aguas de Cartagena	Agosto de 2009	Octubre de 2010	Marzo de 2013	2	0.06	0.02 34%	
Autopista del café	270 Km	Concesión	Abril de 1997	2000	2013	13	0.49	0.83	68%
Tramo Final: Armenia-Manizales	13.5 Km								
Doble calzada Bucaramanga-Cúcuta	174 Km	Obra pública INCO-Concesión San Simón	2009	2013	-	-	0.3	0.35	-
Tramo: Cúcuta-Pamplona Área metropolitana de Cúcuta	10.2 Km								

Fuente: cálculos Anif con base en INVIAS, ANI y Aguas de Cartagena.