

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Nelson Vera,
Juan Sebastián Joya y Daniel Beltrán

Enero 15 de 2019

Avances en infraestructura: Un balance por modalidad de transporte

La Administración Santos I-II (2010-2018) logró importantes avances en institucionalidad (ANI-FDN) y mejoras al marco regulatorio de la infraestructura del transporte. Allí se destacan la Ley 1208 de 2012 (relativa a las APPs); la Ley 1682 de 2013; y la Ley 1882 de 2018. Estas últimas se concentraron en romper cuellos de botella relativos a lo que Anif ha denominado la “triada de problemas de infraestructura” en Colombia: consultas con comunidades, adquisición de predios y obtención de licencias ambientales.

Los cierres financieros de la primera ola de concesiones-4G incluyeron 9 proyectos con inversiones cercanas a los \$11 billones, lo cual permitió incrementar la inversión en infraestructura de transporte hacia valores cercanos al 2.5% del PIB por año durante 2016-2018. Si bien esto ha implicado un avance importante respecto de la inversión de solo 1.5% anual durante la década pasada, esta cifra todavía se queda corta frente a la idea de lograr inversiones anuales por lo menos de 3.5% del PIB por año. Esta meta ha sido la recomendada por las multilaterales para cerrar el rezago histórico de Colombia en infraestructura.

Infelizmente, en años recientes la infraestructura de transporte ha avanzado a paso lento en sus ejecutorias y actualmente enfrenta serios tropiezos por cuenta de escándalos de corrupción asociados a Ruta del Sol II-III. Aún no se han entregado plenamente los trabajos de la vía Cali - Buenaventura (tan solo 130kms que han tomado más de una década en culminarse); persisten faltantes presupuestales para culminar el Túnel de la Línea (que ahora se anuncia tan solo se terminará a finales del 2020, a pesar de que Santos II había prometido que se inauguraría antes de entregar su segundo mandato en agosto de 2018); han colapsado varios puentes; e Hidro-Ituango aún no se sabe si podrá entrar en funcionamiento, enfrentando atrasos por lo menos de 3 años. Todo lo anterior se refleja en un sector construcción que ha caído a ritmos del -2% anual, tanto en 2017 como en 2018.

Sin embargo, a nivel sectorial los resultados son algo disímiles, pues mientras que las obras de aeropuertos-puertos han venido avanzando a ritmos satisfactorios, las relacionadas con navegación fluvial y ferrocarriles han tenido resultados bastante pobres. Los avances en rutas viales se ubican en la zona intermedia de ejecución y también con alta varianza: buenos en la zona de la costa norte (puente Pumarejo-Alterno); medios en la del Pacífico (Cali-Buenaventura); y llenos de problemas en la zona central (salidas de Bogotá) y hacia el Oriente (Santanderes y Meta).

Esta coyuntura resulta adecuada para hacer un balance de estos avances en infraestructura de transporte y los desafíos que enfrentará la Administración Duque durante 2019-2022.

Transporte Aéreo: Desempeño satisfactorio

Hubo inversiones por unos \$5 billones durante 2010-2018 (a ritmos de 0.1% del PIB por año) en lo relacionado con aeropuertos. Gracias a ello se logró la construcción-adequación de más de 100 pistas de aterrizaje, llegando a un total de 703 (vs. 590 en 2010). Allí se destacan las ampliaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (requiriendo inversiones cercanas a los \$2.5 billones) y las readecuaciones del José María Córdova de Rionegro-Antioquia (\$430.000 millones) y Cali (\$230.000 millones). También resultaron favorables las modernizaciones de las terminales de Santa Marta, Bucaramanga y Quibdó, mientras que avanzan a buen ritmo las de Pereira y Barranquilla. Lamentablemente, no se ha avanzado en el aeropuerto de Buenaventura y se nos dice que ello se debe a serios problemas en adquisición de predios, sin lo cual resultará imposible adecuar la pista para que reciba aviones jet.

Parte de estos avances se reflejan en un mejor desempeño de Colombia en materia de transporte aéreo, habiendo escalado en el Índice del World Economic Forum (WEF) hacia la posición 48/140 en 2018

Continúa

Créditos de Liquidez y Cartera Ordinaria.

Dos excelentes alternativas para poner en marcha los proyectos más importantes de su empresa

Consulta más información en www.avillas.com.co / Banca Empresarial

Director: Sergio Clavijo
 Con la colaboración de Nelson Vera,
 Juan Sebastián Joya y Daniel Beltrán

(puntaje de 62.5) vs. la posición 89/139 en 2010 (puntaje de 58.6). En este frente Colombia ahora supera la calificación promedio de América Latina (53.3).

Puertos Marítimos: Desempeño satisfactorio en el Caribe, pero tan solo aceptable en el Pacífico

En este frente se realizaron inversiones por otros \$5 billones durante la última década (0.1% del PIB por año), lo cual permitió ampliar la movilización de mercancías a cerca de 450 millones de toneladas en 2017 (vs. 290 millones en 2010). Mientras los puertos del Caribe explican el 70% de la carga, los del Pacífico explican el 30%; ambos han crecido a ritmos satisfactorios del 9% anual. Se ha tenido un buen ritmo de inversión, especialmente con el puerto de Aguadulce y TCBuen (Terminal-Contenedores) en Buenaventura. Sin embargo, la logística deja aún mucho que desear, tanto en la operación de “scanners” como en la salida de las propias bodegas en Buenaventura.

No debe entonces sorprendernos que el índice portuario del WEF no refleje mejoras sustanciales, manteniéndonos aún en valores de 47.3, por debajo de la media de 50 en América Latina. Allí han pesado lastres en los frentes de: i) problemas de “última-milla” en acceso a puertos y tránsito-ciudades; y ii) bajos encadenamientos de desarrollo-portuario con zonas aledañas (especialmente en el Pacífico).

Transporte Vial: Desempeño aceptable

Durante 2015-2018, se consiguió el cierre financiero de 14 proyectos 4G (con inversiones por \$20 billones, 0.3% del PIB por año). Ya mencionamos cómo, infortunadamente, la incertidumbre financiera, los problemas de corrupción y la persistencia de

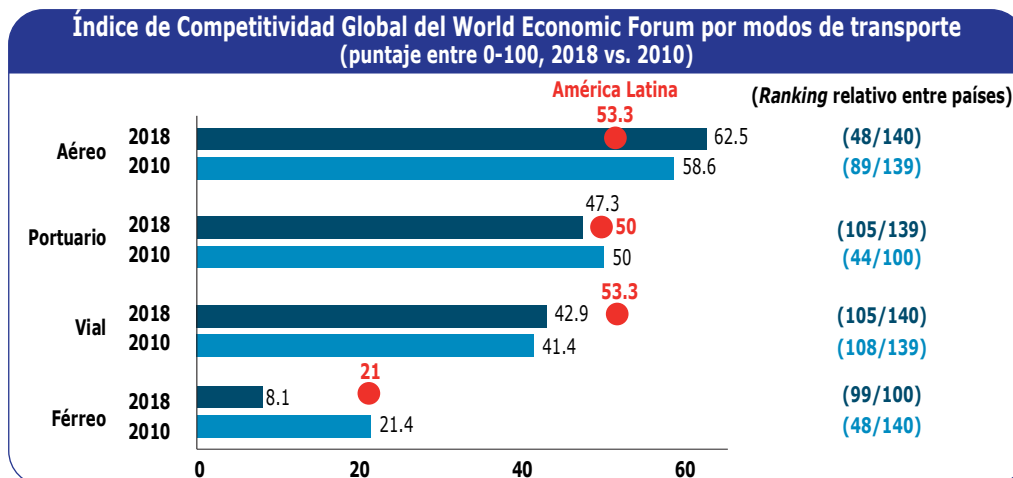
la triada de problemas de infraestructura retrasaron la construcción-cierres de los proyectos.

Dichos retrasos explican la ausencia de mejoras sustanciales en el índice de calidad de infraestructura-vial. En efecto, la posición de Colombia es la 105/140 en 2018 (puntaje de 42.9) vs. 108/139 en 2010 (puntaje de 41.4), estando por debajo del promedio de 53.3 que tiene América Latina. En este frente, la Administración Duque tendrá el desafío de redoblar esfuerzos en la ejecución de las concesiones-4G y lograr acelerar los cierres financieros restantes de la segunda-tercera Ola en un entorno macro-financiero y fiscal retador, tanto global como local.

Transporte Férreo: Desempeño deficiente

La inversión en infraestructura férrea ha rondado valores mínimos de 0.02% del PIB por año durante la última década, teniendo como resultado una precaria cifra de 300kms de ferrovías en operación (de un total instalado cercano a 3.000kms). La mayoría de las líneas se refieren al carbón (Fenoco y similares). Es lamentable que la única concesión existente (Ferrocaril del Pacífico) hubiera sido caducada por incumplimientos contractuales, derivados de problemas operacionales por invasión de vías. Dicha concesión deberá licitarse nuevamente en 2019.

No debe sorprendernos que el índice de calidad de infraestructura-férrea del WEF siga ocupando la deshonrosa posición de 99/100 en 2018 (puntaje de 8.1). Colombia figura muy lejos del valor promedio de América Latina (puntaje de 21). Con miras a corregir tan pobre desempeño, la Administración Duque deberá reactivar 840kms de red férrea en los corredores Bogotá-Belencito y Dorada-Chiriguaná.



Fuente: cálculos Anif con base en WEF.