

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Nelson Vera y Daniel Beltrán

Marzo 14 de 2018

“Joyas” de la Infraestructura-Vial en Colombia (versión 6.0)

En la coyuntura actual de alta radicalización política, el sector de infraestructura está en el ojo del huracán debido a los escándalos de corrupción. Con razón, la opinión pública está consternada sobre el impacto de los sonados casos de Odebrecht sobre la Ruta del Sol II-III, agravados recientemente por la postergación de la entrega de la obra del Túnel de La Línea para el 2019 y el colapso del puente en la vía Bogotá-Villavicencio a la altura de Chirajara (cuyas causas aún son objeto de estudio).

La ocurrencia de todo esto no podía ser más inoportuna, después de un año 2017 lleno de zozobra y un cuasi-estancamiento en el crecimiento de la infraestructura vial (-0.1% anual durante 2017, lejos de las expansiones a doble-dígito que se pronosticaban a inicios del año).

Desde los escándalos de Odebrecht entraron al congelador buena parte de los cierres financieros de la segunda-tercera ola de las 4G. Algo de alivio regulatorio se ha logrado tras la aprobación de la Ley 1882 de 2018, pues despeja la incertidumbre financiera en aquellos casos en que ocurre una anulación del contrato de concesión por elementos extra-técnicos, como el de Ruta del Sol II. También ha ayudado la rápida reversión de esa obra al Estado a través de INVIAS, para así acelerar nuevamente su construcción y ojalá pronta culminación. Cabe aplaudir los avances legales en materia de: i) la adopción del llamado “pliego tipo” para blindar las corruptelas en la contratación regional (realizadas “a dedo” en un 80% de los casos); y ii) la mayor seguridad-jurídica para los “terceros de buena fe” (contratistas-trabajadores-financiadores) en casos de caducidad-nulidad de contratos.

Esta coyuntura amerita evaluar nuevamente los avances en dotación de infraestructura vial, de cara a los rezagos del país en materia de competitividad, ver *Comentario Económico del Día* 26 de febrero de

2014. Como veremos, en buena medida continúa rigiendo (a nivel global) la llamada “Ley de Hierro” de la infraestructura: multiplicar el costo inicial por 3 y el cronograma de tiempos por 2. Analizaremos, en particular, la forma en que finalmente se culminó el “vía-crucis” de Bogotá-Tunja (lejos de haber sido “la victoria-temprana” que alguna vez se anunció) y las dificultades existentes en las vías Buga-Buenaventura y el Túnel de La Línea. Si bien se tiene el atenuante de que la estructuración de estas obras son pre-ANI-FDN, su tardanza continúa haciendo mella en la competitividad exportadora del país. No es casual que el componente de las exportaciones “no-tradicionales” (netas de *commodities*) haya continuado estancado en niveles de US\$12.000 millones durante 2017 (con cero crecimiento respecto, por ejemplo, del valor observado en 2009). Veamos esto con algún detalle.

Vía Bogotá-Tunja-Sogamoso

Como no hay “mal que dure 100 años”, esta vía fue inaugurada en su totalidad (206km) solo al cierre de 2016, tras 14 años del inicio de su construcción. Se estima que su atraso final fue de cerca de 3 años frente a su cronograma original, ver cuadro adjunto. El grueso de los retrasos provino de líos jurídicos mediante el conocido esquema de “consultas con las comunidades”, agravados por medidas-cautelares relacionadas con el tratamiento del cercano monumento histórico del Puente de Boyacá. En medio de todo ello, sorprende que sus sobrecostos aparezcan tasados en solo 0.3% frente a lo presupuestado. ¿Dónde estará contabilizado el lucro cesante referido a ese atraso de 3 años en la obra?

Los turistas desplazándose hacia Boyacá hoy pueden disfrutar una doble-calzada bien trazada; sin embargo, la conexión con Samacá hacia Villa de Leyva (la principal atracción para visitantes extranjeros) todavía deja mucho que desear.

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Nelson Vera y Daniel Beltrán

Buga-Loboguerrero-Buenaventura

Esta es la única salida de comercio exterior de Colombia hacia el Pacífico-Asia y en esta ruta han confluído todos los problemas imaginables: i) diseños precarios; ii) serios problemas ambientales; iii) amenaza de la minería-ilegal sobre la propia obra; y iv) dificultades en la adquisición de predios, ver *Comentario Económico del Día* 9 de abril de 2015.

Una de las principales fallas de su estructuración ha tenido que ver con su división en cinco obras (mezclando todo tipo de arreglos contractuales-concesionales en fracciones de solo 10-15km). Ha transcurrido casi una década y aún no culminan sus 113km de vía. Actualmente solo operan los tramos de Loboguerrero-Mediacaño (47km) y parcialmente el de Citronela-Loboguerrero (aproximadamente 39km del total de 47km).

Para solucionarlo, en 2016, el gobierno buscó mayor integración de esos diferentes contratos al habilitar la iniciativa privada “Vía al Puerto” (agregando los tramos Buenaventura-Citronela; Citronela-Triana; Triana-Loboguerrero; y Mediacaño-Buga). Dicha licitación tenía la bondad adicional de asegurar el mantenimiento de todo el corredor por los próximos 30 años (implicando inversiones totales del orden de \$3.1 billones).

Infortunadamente, en el arranque de 2018, la sorpresa ha sido que el propio concesionario está buscando la caducidad del contrato (por causas aún no públicas). De materializarse dicha caducidad, el país se vería abocado a reiniciar licitaciones, retrasando aún más la construcción de la principal arteria de comercio exterior hacia el Pacífico.

Túnel de La Línea

Siete años atrás, Anif pronosticó que el Túnel de La Línea se estaría inaugurando por “allá” en 2019, pues eran evidentes los repetidos percances-técnicos (revestimiento del túnel) y las prórrogas, ver *Comentario Económico del Día* 16 de febrero de 2011. Tras la quiebra del tercer contratista (Collins), el gobierno acaba de anunciar que su inauguración no le corresponderá a Santos II. No solo han ido lentos los revestimientos del túnel, sino que sus salidas se contrataron tardíamente, generándose problemas para la doble-calzada Cajamarca-Calarcá.

Dadas las dificultades de contratación de ANI-INVIAS, la licitación del restante 12% de la obra (por \$225.000 millones) ha requerido garantías de la Nación y hasta anticipos del 10% (tras quedar desierta en mayo de 2017). Así, el costo del túnel terminará duplicando su presupuesto inicial (rondando los \$1.4 billones) y con atrasos de casi 4 años frente al cronograma inicial.

Mientras tanto, los “valientes” que se aventuran a subir La Línea han continuado experimentando travesías de 8-9 horas entre Bogotá-Armenia, enfrentando serios riesgos con los Buses-Camiones “borradores”. Al inicio de 2018, han sido múltiples las columnas de opinión de locales y visitantes por el aislamiento turístico de la vecindad de Armenia, al encontrarse con semejante obstáculo y con pasajes aéreos cuyo costo parecería Bogotá-Miami. Indiana Jones ya nos había relatado su “valiente” experiencia de un año atrás (*Comentario Económico del Día* 18 de enero de 2017), la cual poco ha cambiado en los inicios de 2018.

Joyas de la infraestructura vial en Colombia

Proyecto	Longitud (Km)	Tipo de Proyecto	Fecha de adjudicación	Fecha de entrega			Costo del proyecto (\$ billones de 2017)		
				Programado (1)	Entregado/Estimado (2)	Años retraso (2)-(1)	Programado (3)	Entregado/Estimado (4)	Sobrecosto % (3)/(4)
<u>Bogotá-Tunja-Sogamoso</u>	206	Concesión	2002	2013	2016	3	1.2	1.2	0.3
<u>Buenaventura</u>	113								
Sena (Buenaventura)-Citronela	10.3	Concesión	2016	?	?	?	?	?	?
Citronela-Loboguerrero	46.7	Obra Pública	2006-2009	2009-2013	?	?	1.0	?	?
Loboguerrero-Mediacaño	47.1	Concesión	2006	2013	2016	3	0.7	0.8	0.6
Mediacaño-Buga	8.8	Concesión	2016	?	?	?	?	?	?
<u>Túnel de La Línea</u>									
Túnel Segundo Centenario	8.8	Obra Pública	2008	2015	¿2019?	3-4	0.7	1.4	101.6
Segunda calzada Cajamarca-Calarcá	23.7								

Fuente: cálculos Anif con base en ANI, INVIAS, DNP y Portal Único de Contratación.