

Avances del plan maestro de renovación aeroportuaria

Inversión extranjera en construcción ha subido 9,5%

Este mes se conocerán tres cierres financieros de la primera ola 4G

Facebook

Twitter

Google +

Viernes, Noviembre 6, 2015

Blancos y negros de las Alianzas Público Privadas para Bogotá



Bogotá El Gobierno Nacional le está apostando fuertemente a las obras de infraestructura a través del mecanismo de Alianza Público Privada (APP) para aumentar la competitividad del país en materia logística y de transporte.

Se ha visto al vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, exponer a lo largo y ancho del país los beneficios que traerán las iniciativas que construirán las empresas del sector, a cambio, de un retorno de la inversión. Incluso, el funcionario ha manifestado que la destinación de recursos públicos es, en algunos casos, ninguna. Pero tanta maravilla tiene sus riesgos.

El director de la Fundación Ciudad Humana, Ricardo Montezuma, considera que “desde el Gobierno las han tratado de mostrar como la salvación del modelo de contratación pública y que sirven para evitar los problemas de corrupción que no necesariamente lo solucionan”.

Varios expertos en movilidad e ingeniería consultados por LR coinciden en que se exageran las bondades de este tipo de modelos. De hecho, se advierte que este modelo también puede ser el trampolín para evadir la licitación pública y que el punto de arranque para el éxito de los proyectos debe estar sujeto por la eficiente relación con el inversionista que tenga el Estado.

De otro lado, hay que tener en cuenta que la financiación es uno de los puntos álgidos para la realización de estos proyectos. Al respecto, Montezuma señaló que “poner al privado a buscar el dinero para hacer la obra pública puede ser exageradamente costoso porque la tasa de interés no será la misma si el crédito lo solicita el sector público”.

Incluso, en la más reciente reunión entre Vargas Lleras con el alcalde electo de Bogotá, Enrique Peñalosa, se anunció la liberación de 16 proyectos de infraestructura para la capital del país y Cundinamarca y que ascienden a una inversión de \$12 billones.

Pero no le han hecho mucho bombo a la construcción de peajes que se requiere para la financiación de los mismos. Por ejemplo, para la construcción de 14 proyectos de movilidad en la capital se necesita contar con 15 peajes, dos de ellos de uso flexible.

Para Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, si bien hay ventajas como la optimización de los recursos en los proyectos de APP, “el acceso a los corredores que tendrían que pagar los conductores para generar el retorno al sector privado hace que exista un riesgo de segregación en la población”.

La premisa de Rojas es que las vías terminarían siendo usadas por los ciudadanos que tengan las condiciones de pagar. “Los ciudadanos que no puedan o no quieran pagar ese peaje deben buscar vías alternas y eso podría llevar a una congestión en esos corredores”, dijo.

La pregunta abierta a la ciudadanía por parte de las autoridades nacionales y distritales sería si están dispuestos a tener 15 peajes en el perímetro urbano para financiar los 14 proyectos que se destrabaron en la reunión del 26 de octubre.

Cabe destacar que el impacto también entraría al sector logístico y de transporte. Al respecto, el director del Observatorio señala que “los peajes al ser un costo fijo que termina afectando la competitividad del sector logístico en transporte”.

Otro riesgo es, por ejemplo, el acceso a Bogotá. Sobre ese punto, Stalin Rojas agregó que “todos sabemos que es un cuello de botella y ampliar las vías simplemente corre ese cuello”. Los 16 proyectos permitirán la intervención de 361,5 kilómetros de vías (entre rehabilitación, mantenimiento y construcción). De ejecutarse tal y como están establecidos, los ciudadanos pagarían peajes en vías como la Avenida Circunvalar, Calle 80, Avenida Esperanza, Calle 63, entre otras.

Además, hay que tener en cuenta que la alternativa de contratación y su éxito en la ejecución del proyecto dependerá de la calidad técnica del sector público, que en lo institucional se ha avanzado con la Agencia Nacional de Infraestructura. También de empezar a decir todas las implicaciones que traen a los ciudadanos la contratación y el pago futuro de la inversión en infraestructura. Por ahora, la nueva administración distrital definirá, a partir del primero de enero, el futuro de estos 16 proyectos de infraestructura que con tanto empeño quiere sacar el Gobierno Nacional.

La ANI logra calificación ISO 9001

La Agencia Nacional de Infraestructura recibió dos certificaciones de calidad que avalan el desempeño de su operación y la aplicación de un sistema de gestión de calidad. La condecoración se realizó en el marco del cuarto aniversario de la entidad presidida por Luis Fernando Andrade. Se trata de las certificaciones ISO 9001 versión 2008 y la NTCGP1000 versión 2009. Alberto Guevara, gerente de certificación de Cotecna destacó que “es un reconocimiento al equipo de trabajo porque se evidenció el carisma de los trabajadores de la ANI, la gestión y el compromiso con su labor”. En los cuatro años de la ANI se han construido 918 kilómetros de dobles calzadas.

Las Opiniones:

Ricardo Montezuma

Director de la Fundación Ciudad Humana

“Las APP no resuelve las dificultades estructurales del Estado en materia de contratación y de corrupción. Creo que se dicen mentiras al mostrarlas como el milagro”.

Stalin Rojas

Director del Observatorio Movilidad U. Nacional

“Las APP en general son positivas, siempre y cuando se disminuyan los riesgos de generar segregación en la movilidad de los ciudadanos”.