

CARTA DEL DIRECTOR

Tan solo el comienzo



Ricardo Ávila Pinto
ricavi@portafolio.co
Twitter: @ravilapinto

La afirmación puede sonar a lugar común, pero la verdad es que el 2014 es clave para la infraestructura vial en Colombia. La razón no es otra que el despeje del programa de autopistas de cuarta generación, más conocido como 4G. Si los planes gubernamentales se cumplen, a finales del año deberían quedar listos para arrancar 21 proyectos valorados en unos 32 billones de pesos, lo cual incluye contratos firmados con los consorcios que han venido siendo precalificados para la puja.

A lo anterior hay que agregar una decena de propuestas de asociaciones públicas privadas, al

igual que 16 iniciativas más que están en diferentes etapas de desarrollo. Como se ha repetido en varias ocasiones, el comienzo de las obras significará no solo que el conocido atraso del país en esta materia se recortará de manera sustancial para el 2020 —fecha en la cual buena parte de los emprendimientos deberían estar terminados—, sino que la economía recibiría un impulso adicional. Los cálculos oficiales hablan de que la tasa de crecimiento podría acelerarse en un punto y medio porcentual por año, durante el lapso de mayores inversiones.

En consecuencia, los meses que vienen son críticos. Aparte de la complejidad técnica y legal que tie-

nen las diferentes licitaciones, una vez estas sean adjudicadas arrancará otra senda crucial como es la del cierre financiero, que consiste en asegurar los recursos que se requieren para la construcción.

Si bien en la presente oportunidad, las exigencias de capital son elevadas y obligan a los ganadores a tener músculo propio, buena parte de los fondos saldrá de créditos. En consecuencia, habrá que contar con el aporte de los bancos comerciales, los multilaterales y la Financiera de Desarrollo Nacional, entre otras fuentes.

En cada caso, los compromisos de préstamos dirigidos a un sector específico no tendrán precedentes. A ojo de buen cubero, se necesitan unos 38 billones de pesos. Dicha suma, obviamente, debe ser desembolsada a lo largo de varios años, dependiendo de lo que indiquen los flujos

“Este año es crucial para el arranque del programa vial de cuarta generación, pero los desafíos que siguen también son grandes.”

“Es válido el análisis que indica que el país necesita un plan maestro de transporte para mirar al futuro.”

de caja, pero el mensaje de fondo es que organizar toda la operación va a requerir de muchas jornadas de intenso trabajo.

Y ese es solo el comienzo. En paralelo vendrá la obtención de permisos, incluyendo las licencias ambientales del caso. Hacia adelante, una vez empiece

a moverse la maquinaria será indispensable una labor de seguimiento cercano, con el fin de evitar atrasos que se traducen en costosas demoras.

Todo lo anterior es simplemente un enunciado sobre el inmenso desafío que el país tiene por delante, con el fin de asegurar que las cosas salgan bien. Para utilizar la figura, aparte de echar a andar la locomotora, hay que cuidar que la carrilera esté despejada y que la máquina tenga combustible.

No menos importante es la labor de mirar a más largo plazo. Un trabajo presentado por Armando Montenegro y Pablo Roda durante el pasado Congreso de Infraestructura señaló la necesidad que tiene el país de contar con un plan maestro de transporte, entendido como un programa de obras en un escenario de varias décadas, que considere múltiples

factores y escenarios.

El diseño de esa hoja de ruta implica un esfuerzo de varios años, pero es fundamental. Para comenzar sirve a la hora de priorizar inversiones e identificar vacíos, teniendo en cuenta realidades previsibles como la de un aumento continuado en el parque automotor o urgencias como la de solucionar el cuello de botella que significa el paso obligado por varias áreas metropolitanas.

Según el análisis hecho, la capacidad de la red actualmente en desarrollo se coparía en el 2029, una fecha que se ve lejana, pero que está más cerca de lo que se cree en iniciativas que necesitan un plazo amplio de maduración. Por tal motivo, junto a las tareas inmediatas hay que empezar a laborar en las que se vienen, pues el camino que queda es largo y requiere de continuidad para recorrerlo con éxito.

Biocombustibles, en la mira



Andrés Espinosa Fenwarth*

La política de biocombustibles en Colombia se encuentra amenazada. Fuego cruzado de diversos orígenes compromete azorosamente los fines sociales establecidos en la Ley 693 del 2001, relativos a la autosuficiencia energética nacional, mejora de la calidad de las emisiones contaminantes, y estímulo a la producción y el empleo agrícola e industrial.

De acuerdo con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, nueva-

mente llegó al país una importación de alcohol carburante de Estados Unidos, realizada por un distribuidor mayorista de combustibles. Según el registro de importación, el permiso fue tramitado por la Organización Terpel, compañía multinacional que, según *BNNamericas*, posee el 39 por ciento del mercado nacional de combustibles. Las cifras del Departamento de Agricultura de Estados Unidos confirman que las exportaciones de etanol a Colombia ascendieron 12,9 millones de litros entre enero y noviembre del 2013, equivalentes al 4 por ciento del consumo nacional, cuya tasa de crecimiento, respecto del año anterior, fue

“Las importaciones de etanol ponen en riesgo la sostenibilidad de la producción nacional de alcohol carburante, agroindustria que enfrenta condiciones inequitativas de competencia en nuestro mercado.”

superior al tres mil por ciento.

Las importaciones de etanol ponen en riesgo la sostenibilidad de la producción nacional de alcohol carburante, agroindus-

tria que enfrenta condiciones inequitativas de competencia en nuestro mercado. Mientras los productos nacionales de bioetanol tienen prohibido exportar, salvo que garanticen las exigencias de oxigenación de la gasolina local, los comercializadores mayoristas como Terpel pueden importar libremente alcohol carburante —incluso con exigencias técnicas menores en reducción de gases de efecto invernadero— sin tener en cuenta que el mercado doméstico está plenamente abastecido. Dado que la producción nacional de etanol hace parte integral de un servicio público esencial, requerido para asegurar otras actividades funda-

mentales como el transporte y la generación de energía, es preciso delimitar las importaciones exclusivamente a los eventos comprobados de fallas de oferta, y exigir que tengan las mismas características técnicas y aportes ambientales del etanol colombiano a base de caña de azúcar.

El biodiésel nacional de palma de aceite es, igualmente, objeto de fuego amigo. Actualmente, se encuentra en consulta pública un proyecto de decreto del Ministerio de Minas y Energía que pretende, por una parte, ampliar los factores técnicos o ambientales —diferentes del desabastecimiento interno— para reducir las mezclas de biocombustibles para moto-

res diésel; y por la otra, planea autorizar la reducción de las mezclas de biodiésel para la gran minería. Este proyecto, además de sacudir explícitamente la continuidad de la política de biocombustibles consagrada en el documento Conpes 3510, resulta disconforme con la Ley 939 del 2004. Esta norma obliga al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural a fomentar la producción de palma de aceite para la obtención de biodiésel, entidad que debería enderezar este entuerto para seguir construyendo sobre lo construido en lugar de destruir lo conseguido.

*CEO de Inverdes andresespinosa@inver10.co