

## Opinión



# Con Petro, las concesiones viales son el mismo cuento fatal

Caribe 2 es caso típico de cómo quitar competitividad a la economía en costos de transporte.

30/9/2023

Por: Aurelio Suárez Montoya



Dije que las concesiones viales de “iniciativa Privada” (IP) eran un “auténtico saqueo” (SEMANA, 18/5/22) y lo siguen siendo, pues ni Petro, ni sus ministros de Transporte, ni Reyes, ni Camargo, dan señales de que vaya a acabarse.



El discurso de Petro no puede ser más incongruente. Mientras expresa que los concursos “de un solo proponente” se van a proscribir, las prerrogativas que el Estado da a esos procesos de rápida adjudicación, propuestos por las IP, siguen vivos y coleando.



Las IP se proponen por empresas que ya tienen concesiones viales, y se trata de obras adicionales en los mismos tramos que son una simple “continuación” de lo que ya se benefician. Pasó, como se sabe, en la adición Ocaña-Gamarra en la Ruta del Sol II y tuvo primer precedente en 2005, con la anexión La Paila-Calarcá a la problemática Autopistas del Café, hoy disfrutada por Odinsa-Argos con jugoso lucro. Sí, allí mismo donde se derrumbó el puente El Alabrado sin explicación transparente.

Pero el prototipo es la IP Caribe 2. Surge de la concesión 3G, Ruta Caribe, otorgada en 2007, que cubre Cartagena-Barranquilla por el interior (Turbaco-Sabanalarga-Malambo) y que expiraría este año. Pero no expirará: resucitará, será la IP Caribe

2, administrada por los mismos socios, según se adjudicó en 2017. El manido truco de una concesión sobre la otra.

Arrancó torcida. El cartagenero Gabriel García Morales, exviceministro, quien recibió sobornos de Odebrecht, fue un alto ejecutivo de KMA, el socio principal de Ruta Caribe y de Caribe 2, y participó en la estructuración y la negociación original. KMA es de la familia Amín, además socia de Thomas Greg & Sons, en SPV Vipsa 2016, para instalar peajes electrónicos en las 4G. Los llaman “zares de los peajes”.

Una nota oficial de Caribe 2 dice que el Capex valdrá 1,49 billones de pesos (de 2015) para construir 95 kilómetros de calzada sencilla para completar la doble Galapa-Turbaco y empatar con la concesión que termina en Cruz del Viso y 2,82 billones (de 2015) para mantener el corredor de 120 kilómetros por calzada por 35 años en todas las fases. Gran total de 4,31 billones (Portafolio, 17/8/23). El Gobierno de Petro lo respaldó.

En contraprestación, tendrá el ingreso de los peajes de Turbaco, Bayunca, Pasacaballos, Galapa, Sabanagrande, Gambote y el nuevo de Arroyo de Piedra; cada uno a menos de 20 kilómetros por calzada, que le procurarán 520.000 millones de pesos en 2023. El contrato, similar al de Ocaña-Gamarra, estipula aumentos tarifarios alrededor del 10 por ciento anual por encima de la inflación para los próximos cuatro años, serán de las categorías más caras.

Hay otras cuentas. Mire los datos: construir un kilómetro de calzada sencilla en plano seco cuesta alrededor de 5.000 millones de pesos, de ahí que los 95 nuevos kilómetros costarían 475.000 millones, con lo cual, frente a 1,49 billones presupuestados, el sobre costo es largo. En obras, como Cali-Candelaria, completar la calzada adicional en 17 kilómetros y de una amplia ciclorruta separada, costó a 11.600 millones por kilómetro. Aun con ese promedio, los 95 kilómetros de Caribe 2 costarían máximo 1,09 billones, por debajo de lo contratado.

Igual el mantenimiento y la operación. Expertos estiman que cada kilómetro de doble calzada costaría entre 500 y 600 millones de pesos anuales (2023) y así los 120 kilómetros de Caribe 2 valdrían en 27 años una cantidad inferior al presupuesto oficial de 2,82 billones. ¡Negocios redondos con buenos márgenes!

¿Cuál es la lógica detrás de esta concesión? ¿Por qué el cúmulo de peajes?

Preguntas válidas al saberse que los seis de Caribe 2 recaudarán 520.000 millones en 2023, que los de Gambote, Galapa o Sabanagrande recolectarán en 2023, más de 80.000 millones cada uno.

Acorde con el contrato, todos los recaudos de los peajes de Caribe 2 serán descontados a IPC + 9 por ciento, una tasa real por un capital no invertido, por lo que, de cada 3,2 pesos recibidos, uno iría directo a las ganancias netas de KMA. Pulpita para ellos y sus financistas. El Gobierno Petro y el ministro Camargo han de saber que transparencia y eficiencia son la base para defender la credibilidad en la administración pública y ganar el respaldo de la población y de los usuarios de la infraestructura, quienes pagan las tarifas de los peajes, que tienen que ser equilibradas, suficientes para preservar la vía y obras adicionales necesarias, pero bajas para no espantar el turismo, la movilidad y el comercio.

Caribe 2 es caso típico de cómo quitar competitividad a la economía en costos de transporte, de inicua especulación sobre la obra pública, aquí a favor de KMA, va en detrimento de Cartagena y Bolívar, de Atlántico y Barranquilla, que no parecen dolerles a Petro, ni a sus ministros, ni a políticos veteranos que disputan alcaldías y gobernaciones. Todos callan.



Gustavo Petro

Concesiones viales

Gustavo Petro.



Siga todas las noticias de SEMANA aquí en Google News



Descarga la app de Semana noticias disponible en:

Apple store

Google play

## Noticias Destacadas

Opinión Vida Moderna Nación Gente Tecnología Política



### Mega gamonales y el acuerdo nacional

Redacción Semana



### ¿Camino sin regreso?

Redacción Semana



### Ciudad enferma

Redacción Semana