

TRANSPORTE. LA NUEVA LICITACIÓN YA ESTARÍA LISTA

El río Magdalena y sus 30 meses de calvario

BOGOTÁ. Con la adjudicación del contrato para hacer navegable el río Magdalena en septiembre 15 de 2014 por un monto de \$1.3 billones, parecía cumplirse un proyecto que rodó por la cabeza de empresarios y Gobierno por al menos medio siglo atrás.

Sin embargo, los recientes percances financieros y jurídicos que han rodeado al consorcio *Navelena*, vuelven a dejar empantanada esta obra, que ya completa 30 meses sin avances, aunque el Ministerio de Transporte anticipó que la nueva licitación estará lista para cuando sea necesaria.

Los trabajos de *Navelena*, del que *Odebrecht* posee 87% (el resto es de *Valorcon*) debieron comenzar en junio pasado, tiempo en el cual se han hecho cuatro intentos de cierres financieros, sin que ninguno haya podido prosperar.

Por este motivo hay un atraso en el cronograma de ocho meses, lo que llevó a *Cormagdalena*, en cabeza de **Luis Fernando Andrade**, a comenzar otra vez el proceso de caducidad, ante la inexistencia de una solución financiera, pese a la propuesta de ceder el contrato a *PowerChina*.

Hoy por hoy, lo único que ha hecho *Navelena* son trabajos de mantenimiento y dragado del canal navegable de Barranca Bermeja hasta Barranquilla, lo que ha ayudado a que este enero se haya duplicado el transporte de carga frente al mismo mes del año pasado, según las cifras se movilizaron 230.246 toneladas.

Para el abogado **César Lorduy**, lo mejor que podría pasar en este momento "es que *Navelena* entre en un proceso de negociación con el Estado, que se termine el contrato y comenciar un nuevo proceso".

Lorduy cree que "esta decisión se debió tomar mucho tiempo atrás, pero no se dio porque el Gobierno tenía la intención de salvar el contrato".

LOS INICIOS DEL PROYECTO

Para hablar de la historia del actual proyecto hay que remontarse al Gobierno de **Álvaro Uribe**, el cual comenzó los estudios e incluso, anunció el proyecto *Yuma*, en 2002, con el que anticipaba un costo de US\$1.200 millones en obras que se prolongarían por 16 años.

En la era **Santos** se firmó el contrato de la APP 001, en septiembre de 2014, con el actual concesionario. El Gobierno calculó que al entregar esta obra habrían más de 900 kilómetros de río navegables, dando la posibilidad a que se transportaran convoyes de 7.200 toneladas, "equivalentes a la capacidad de 240 tractomulas una tras otra", con inversiones cercanas a los \$2,5 billones.

A partir de ese momento comenzó el calvario del Magdalena. Durante 2015, *Navelena* realizó aportes al fideicomiso por \$87.000 millones. Este mismo año fueron validados los estudios del consorcio, aunque en marzo de 2016, la entidad pidió información para que le permitiera asegurar el cierre financiero.

Lo que viene estas semanas para la navegabilidad

El 8 de marzo se hará la audiencia de caducidad del contrato que tiene *Navelena*. Si de aquí a ese tiempo, el consorcio logra hacer la cesión a *PowerChina*, se suspendería el proceso, siempre y cuando la compañía cumpla con todas las condiciones, dijo el ministro de Transporte, **Jorge Eduardo Rojas**. En caso de darse la caducidad, "sacaríamos de inmediato una licitación de obra pública nueva y mientras se adjudica esa concesión, *Cormagdalena* tiene recursos para garantizar la navegabilidad y el dinero para los dragados", dijo **Rojas**.

\$2,5 BILLONES

LA INVERSIÓN QUE TIENE ESTIMADA EL GOBIERNO PARA LAS OBRAS EN TORNO AL RÍO.

En ese momento se dio una prórroga hasta mayo, plazo en el cual *Navelena* no logró acreditar el cierre y anunció ceder la participación de *Odebrecht*, hecho por el cual no se pudo comenzar el cronograma en el primer semestre. Entre junio y agosto del año pasado se comenzó el primer proceso de multa y caducidad del contrato.

Pero, en septiembre, el consorcio pidió un nuevo plazo

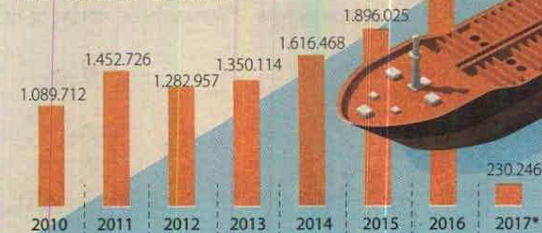
PANORAMA DE LA NAVEGABILIDAD

Cronología



Carga total transportada

Cifras en toneladas/ *Datos a enero



para poder demostrar la disponibilidad de los recursos. Incluso se presentó una carta en la que se anunció a *Goldman Sachs* sería la entidad bancaria que respaldaría los trabajos que debía cumplir *Navelena*.

En noviembre no se cumplió con lo pactado y le fue dado un nuevo plazo, que llegó hasta diciembre, para buscar un banco que apoyara a *Navelena*.

Ese mes, ante *Cormagdalena*, el consorcio cumplió con la acreditación del cierre financiero del proyecto de recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena.

Fue el banco japonés *Sumitomo Mitsui Banking Corporate*, el segundo más importante de Japón, el que garantizó los recur-

sos para el proyecto fluvial a través de una carta de crédito de US\$250 millones.

Y aunque en ese momento parecieron solucionados los problemas del río y se anunciaron trabajos intensivos para adelantar el tiempo perdido, las investigaciones y el escándalo sobre los sobornos de la firma *Odebrecht* en Colombia, hicieron que *Sumitomo* se apartara del proyecto, en enero de este año, con lo que esta semana comenzó nuevamente el proceso de caducidad, con la intención de *Cormagdalena* de contratar directamente el dragado, mientras sale la licitación y no perder tiempo. Así, lo que viene aún es incierto.

JUAN PABLO VEGA B.
jvega@larepublica.co

TRANSPORTE. BANCOS SE RETIRAN POR EXPOSICIÓN DE LOS FONDOS

“En Colombia hay pocos jugadores con muchas obras de infraestructura”

BOGOTÁ. Una de las principales dificultades que encuentran las empresas en Colombia que pretenden invertir en los proyectos de infraestructura es encontrar financiación. Y es que de acuerdo con el socio líder de asesoría en servicios financieros para la región de *Deloitte*, **Javier Lancho**, esta dificultad solo se superará si se entiende que todas las grandes obras no deben estar concentradas en pocos jugadores.

¿Cuáles son los obstáculos para encontrar financiación para infraestructura?

En Colombia se está dando una problemática y es que un grupo reducido de empresas se está quedando con muchos proyectos de infraestructuras, aso-

ciados a 4G y a otros tipos de proyectos. Entonces, las empresas están aglutinando demasiadas obras y, en consecuencia, se está exponiendo a demasiados riesgos con los fondos y los bancos están prefiriendo retirarse.

Por otro lado, es cierto que la banca nacional está bastante saturada, con lo cual las empresas locales tienen que acudir a otros métodos de financiación como de capital privado, de banca internacional o incluso de mercado de capitales.

¿Colombia es más competitiva para los inversionistas que otros países en la región?

Yo creo que Colombia sí brinda al extranjero un blindaje de seguridad política que otros países de alrededor no tie-

nen. Además, si se analizan las instituciones colombianas que están gestionando proyectos de infraestructura son mucho más numerosas que en, por ejemplo, países como Perú o Argentina.

¿Cuáles son las ventajas de las APP para el desarrollo económico de un país?

Los proyectos de APP son súper necesarios, no solo en Colombia, sino en toda la región. Es imposible que con la necesidad de infraestructura que tiene la región, en específico Colombia, el Estado tenga tanto dinero como para poder acometerlos, entonces tienen que acudir a otro tipo de fórmula.

¿Cuál es la razón por la que en Colombia se están presenta-



Javier Lancho, socio líder de asesoría en servicios financieros para América Latina de Deloitte.
COLPRENSA

do casos de corrupción en el sector como Odebrecht?

Este no es un problema solo de Colombia, sino que es endémico a nivel mundial y está muy asociado al gran volumen de dinero que se maneja en las obras de infraestructura. Pero es obvio que necesitamos mu-

cha más transparencia y procesos con muchos más controles a los funcionarios y políticos que están gestionando este tipo de obras.

Y ¿cómo evitar estos casos? Hay que hacer unos análisis previos antes de las licitaciones

Histórico de hidrocarburos movilizados entre la Refinería de Barranca y Cartagena en 2016



TRANSPORTE. AEROCIVIL TENDRÍA RECORTES

Bocanegra le pidió la renuncia a 14 empleados

BOGOTÁ. Los problemas que envuelven a funcionarios en la Aeronáutica Civil de Colombia siguen generando polémica al interior de la entidad.

Lo último que se conoció fue que por problemas en la ejecución de recursos y procesos administrativos, el director de la Aerocivil, Alfredo Bocanegra, habría pedido la renuncia a 14 personas que en estos momentos trabajan en la entidad.

La idea es que en lo que resta de esta semana se logren de-

purar algunas investigaciones para establecer quiénes pueden salir de la compañía.

Esta investigación se logró conocer en la más reciente reunión de la Aerocivil, en la cual el director de la entidad realizó la petición a 14 personas que son jefes del mismo número de áreas y secretarías que acompañan la gestión.

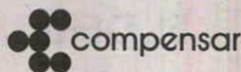
La petición de la renuncia no quiere decir que puedan salir de la entidad, la idea es analizar el desempeño de los funcionarios

en el tiempo que han trabajado al interior de la Aerocivil.

Vale la pena recordar que el año pasado Bocanegra denunció una serie de irregularidades laborales y pidió la investigación de la Fiscalía por posible sabotaje en los equipos del Aeropuerto el Dorado.

Sin embargo, los controladores argumentaban problemas con los equipos e irregularidades en el funcionamiento.

JOHN GUZMÁN PINILLA
jguzman@larepublica.com.co



Convocatoria Asamblea General Ordinaria de Afiliados 2017

El Consejo Directivo y el Director de la CCF COMPENSAR, en uso de las facultades estatutarias, se complacen en convocarle a la Asamblea General Ordinaria de Afiliados 2017, que se llevará a cabo el próximo jueves 23 de marzo a las 1:00 p.m., en el Gran Auditorio del Centro de Convenciones COMPENSAR, Avenida 68 No. 49A - 47, primer piso, - Bogotá D.C.

Para efectos de su participación nos permitimos darle a conocer la siguiente información:

Acreditación y registro de asistencia: La acreditación y registro se realizará a partir de las 12:00 p.m. del día jueves 23 de marzo del 2017 en el hall del Gran Auditorio del Centro de Convenciones COMPENSAR, en la dirección ya anotada.

Representación: Si desea hacer uso del derecho a concurrir a la Asamblea a través de apoderado, el poder deberá observar los requisitos establecidos en el Reglamento de la Asamblea y será recibido a partir de la fecha y hasta el día miércoles 22 de marzo de 2017 a las 1:00 p.m., en la Secretaría General de COMPENSAR - Av. 68 No. 49A-47 Piso 3, Bloque D - Bogotá D.C. Se sugiere tramitar el poder con la suficiente antelación al término estatuario establecido.

Paz y Salvo: El día viernes 17 de marzo a las 1:00 p.m. del año 2017, es la fecha límite para estar a paz y salvo con la Corporación con el pago de las obligaciones exigibles por todo concepto a cargo del empleador para efectos de participar en la Asamblea con voz y voto, elegir y ser elegido.

Elecciones: Se resalta como punto del orden del día, la elección de Revisor Fiscal, principal y suplente para el período 2017 - 2018.

La inscripción de propuestas para ejercer la Revisoría Fiscal de la Caja debe realizarse ante la Secretaría General de la Corporación en la dirección ya anotada, entre el 13 y 15 de marzo de 2017, en horario de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. El cuadro comparativo de propuestas estará publicado en la página web www.compensar.com a partir del 21 de marzo de 2017 y el día 23 de marzo de 2017 en el hall del Centro de Convenciones COMPENSAR.

Los requisitos y aspectos a tener en cuenta en la inscripción propuestas para la Revisoría Fiscal, se encuentran detallados en el Reglamento de la Asamblea que está a su disposición en la página web de COMPENSAR www.compensar.com, además de lo dispuesto por la Superintendencia del Subsido Familiar a través de la Circular No. 011 de 2010, según la cual se debe dictaminar por parte del Revisor fiscal estados financieros intermedios semestrales.

Sistema de Votación: Para la Asamblea General Ordinaria de Afiliados 2017, se mantiene el sistema de votación por medio electrónico en la sede de la Asamblea.

Consulta de documentos: La consulta de libros, notas a los estados financieros y demás documentos se podrá realizar en la Secretaría General de la Corporación en la dirección ya anotada a partir de la fecha.

Para lograr un adecuado dinamismo en el desarrollo de la Asamblea y garantizar la plena participación de nuestros Afiliados, se recomienda la revisión detenida de cada uno de los documentos mencionados.

Nos permitimos recordarle la importancia de su participación y lo dispuesto en el artículo 18 de los Estatutos: "Cuando convocada debidamente una Asamblea General de Afiliados, bien sea ordinaria o extraordinaria, no se hubiere obtenido el quórum deliberatorio y decisorio correspondiente, éste se conformará con cualquier número plural de afiliados presentes en la Asamblea, sesenta (60) minutos después de la hora exacta de la citación inicial".

ORDEN DEL DÍA

Verificación del quórum
Lectura y consideración del orden del día

- Himno Nacional.
Himno de COMPENSAR.
- Apertura e Instalación de la Asamblea.
- Lectura informe comisión encargada de examinar y aprobar el acta de la Asamblea General Ordinaria de Afiliados 2016.
- Informe auditoría sobre el software de votaciones COMPENSAR.
- Designación de la comisión encargada de examinar y aprobar el acta de la presente Asamblea.
- Designación de la comisión escrutadora.
- Informe del Director de COMPENSAR.
- Presentación de las propuestas de revisoría fiscal.
- Elección Revisor Fiscal, principal y suplente para el período 2017 - 2018.
- Consideración de los estados financieros a 31 de diciembre de 2016 e informe del Revisor Fiscal y aprobación de los mismos.
- Informe del Consejo Directivo de COMPENSAR sobre el sistema de control interno de la Corporación.
- Fijación de honorarios para los miembros del Consejo Directivo y asignación de la cuantía máxima por la cual el Director Administrativo puede contratar sin consulta previa del Consejo Directivo.
- Proposiciones y varios.

Consulte documentos anexos en www.compensar.com



CÉSAR LORDUY
PRESIDENTE DE LORDUY ASOCIADOS

"Esta situación se ha debido dar con anterioridad, pero no se dio porque el Gobierno tenía el propósito de salvarlo, pero esto no ha sido posible".



JORGE EDUARDO ROJAS
MINISTRO DE TRANSPORTE

"Tenemos los recursos para los dragados necesarios mientras sale la licitación de concesión, y se adjudica de nuevo el proyecto".

SÍGANOS EN:
www.larepublica.co

Con las perspectivas del sector de la construcción para este año.



Solo una persona puede crear una ola de corrupción

De acuerdo con el líder para América de infraestructura y proyectos de capital de Deloitte, Mark Pighini, una de las principales dificultades para combatir la corrupción es que no necesita de grandes conglomerados o conciertos de personas para realizarse. "Para que haya corrupción dentro de una empresa solo se necesita de una persona que esté dispuesta a hacerlo, pero eso no quiere decir que toda la empresa o una institución sea corrupta", afirmó.

que hagan que los proyectos sean atractivos para muchos potenciales inversionistas. En la medida en la que las instituciones consigan esto y a las licitaciones se presenten 10 o más candidatos, el tema de la corrupción estará mucho más controlado.

El problema viene cuando los presupuestos está muy ajustados, no se han hecho bien los estudios de factibilidad y se acaban presentando solo dos o tres candidatos, que es cuando es mucho más fácil que acaben llegando.

Pero vemos que incluso desde ese comienzo se encuentra involucrada la corrupción...

Claro, es evidente que en la medida en que las obras cuesten mucho dinero, esto se verá más, porque cuando son obras de US\$300 millones, arrancar US\$300.000 es muy poco frente al monto total.

Pero en esos estudios están participando empresas como Deloitte o como Kpmg que somos muy cuidadosos en materia de corrupción o de cualquier tipo de conflicto. Entonces en la medida en que participen externos en esos estudios de factibilidad o prefactibilidad es mucho más difícil que se produzcan este tipo de situaciones.

DIEGO S. CARRANZA AGUDELO
dcarranza@larepublica.com.co