

# Opinión



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

## CARTA DEL DIRECTOR

### Pidiendo pista

En el transcurso del 2017 fueron radicadas tres propuestas de iniciativa privada en el Ministerio de Transporte. El remitente de las cartas era el Grupo Argos a través de Odinsa, la compañía del conglomerado a cargo del desarrollo de infraestructura.

Los documentos en cuestión proponían la construcción de un nuevo aeropuerto en Cartagena, el desarrollo del sistema aeroportuario de Bogotá y las labores relacionadas con la optimización del campo de vuelo en la zona de la capital. El propósito común era plantear obras con miras a fortalecer la operatividad de dos terminales clave y habilitarlos para atender la demanda hasta mediados del presente siglo y más allá.

El atractivo de evitar cuellos de botella previsible y contar con una hoja de ruta a ser desarrollada de manera gradual, es grande. Se trata de dejar en manos de una

compañía particular emprendimientos tasados en más de 4.000 millones de dólares de hoy, sin que el Estado tenga que sacar un centavo para financiarlos.

Tal como lo establecen las reglas de juego vigentes, la idea comienza por la etapa de prefactibilidad. Una vez las entidades públicas a cargo de revisarla dan su visto bueno, arranca la fase de factibilidad, en la que se precisan los términos de la iniciativa con un alto nivel de detalle, incluyendo no solo su alcance físico, sino la duración de la concesión a cargo. Para que exista la posibilidad de competencia, la ley prevé la llegada de ofertas concurrentes que pueden ser igualadas o no por el proponente original. Surtido ese paso, sigue la escogencia de un ganador y la firma del contrato respectivo.

A pesar de que han pasado meses desde cuando las primeras cartas recibieron el sello de radicado, el proceso avanza a paso de tortu-

“Los proyectos de iniciativa privada para los aeropuertos de Bogotá y Cartagena están en mora de avanzar de manera más decidida”.

ga. Lo más adelantado es Cartagena, que viene de pasar a factibilidad y podría quedar adjudicado a mediados del año que viene. A partir de ahí, el estreno del nuevo aeropuerto que reemplazaría al Rafael Núñez y que-

daría al otro lado de la ciénaga, sucedería en el 2026.

El cambio sería descomunal, pues en lugar de una pista que hoy sirve de calle de rodaje, se podrían construir dos, además de un edificio moderno con suficientes posiciones de abordaje, salas cómodas, accesos directos y posibilidad de manejar 25 millones de pasajeros anuales, cinco veces el número actual. El principal destino turístico de Colombia tendría el horizonte despejado en materia aérea.

No obstante, la situación de Bogotá es todavía más crítica. Según las estadísticas de la Aeronáutica Civil, la cantidad de viajeros que pasaron por El Dorado el año pasado llegó a 32,7 millones de individuos, 14 millones más que en el 2010. Como van las cosas, en el 2025 ese guarismo sería de 45 millones, en el 2030 de 54 y para mediados de siglo ascendería a casi 85 millones de personas.

Ello requiere comenzar a

ampliar la terminal actual, algo que incluye una tercera pista para aviones más pequeños, la cual estaría lista en el 2027. Unos diez años más tarde se coparía la capacidad conseguida con sucesivas obras, lo que exige que el segundo aeropuerto -que empezó a barajarse en el pasado gobierno- comience a funcionar. A primera vista, esta secuencia parece tener más lógica que la que se discutió originalmente.

La definición sobre lo que se debe hacer, corresponde a los técnicos. Sin embargo, posponer el tema puede traerle dolores de cabeza a Bogotá si no hay una solución integral en marcha. Debido a ello, vale la pena que tanto el Ministerio como la Agencia Nacional de Infraestructura le den una mirada al asunto pronto, a ver si la propuesta de iniciativa privada toma forma definitiva. En caso afirmativo, el Distrito Capital mejorará en competitividad y conectividad, para bien de la economía colombiana. Esa promesa justifica meterle el diente a esta idea, a ver si el proceso decola. Literalmente hablando.

## Banco Mundial y BAI: convergencia en un modelo cuestionado

**Beethoven Herrera Valencia\***



La decisión de los más importantes gobiernos europeos de ingresar al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII), liderado por China, generó enérgicas protestas del gobierno estadounidense; pero esos reclamos fueron desatendidos y, en cambio, se abrió un proceso de cooperación con el Banco Mundial, llegando incluso a cofinanciar importantes proyectos de desarrollo.

Sin embargo, han surgido crecientes críticas al enfoque de esos proyectos de financiamiento compartido por par-

te de diversos analistas, que consideran que no cumplen los estándares sociales y ambientales internacionalmente reconocidos.

A pesar de su creciente participación en la economía mundial, las instituciones multilaterales reconocen un limitado poder decisorio a China. Por ello, pese a mantenerse dentro del FMI, la potencia oriental ha creado un sistema paralelo de instituciones alternativas, bajo su liderazgo. De esta forma ha creado el Banco Brics (con Rusia, India, Suráfrica y otros países), el mencionado Banco Asiático de infraestructura y el Grupo de Shanghái, que le permite contar con acuerdos de provisión de energía hacia el futuro. Asimismo, ha logrado que el yuan sea incluido en la cesta de monedas que

“La decisión de gobiernos europeos de ingresar al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII), liderado por China, generó enérgicas protestas del gobierno estadounidense”.

sirven al cálculo del DEG en el FMI, y ha aumentado la aceptación de su moneda en los créditos mundiales.

En un contexto de confrontación, cada vez más explícita, y dada la declaratoria de China como “enemigo estratégico” que el gobierno de Trump ha hecho, la relación cooperativa que mantienen el Banco Mundial y el BAI resulta notable. Pero la implementación de los proyectos conjuntos enfrenta crecientes resistencias por parte de ambientalistas y organizaciones sociales, pues consideran que el modelo de desarrollo en el cual se inscriben es obsoleto, están inspirados en el patrón tradicional, no se orientan al desarrollo de energías alternativas y no cumplen con la consulta con las comunidades.

En abril del 2016, el entonces

presidente del Banco Mundial, Jim Yong Kim, y el presidente del BAI, suscribieron un memorando de entendimiento para profundizar la cooperación, cofinanciando proyectos de infraestructura. Posteriormente, el Banco Mundial, el FMI y el BAI firmaron un memorando de entendimiento “para fortalecer la cooperación y el intercambio de conocimientos entre las instituciones”.

El documento de conclusiones del Foro Mundial de Infraestructura sostiene que la sociedad civil teme que el BAI, lejos de ofrecer a los países en desarrollo un paradigma de crecimiento y financiamiento diferente, quiera apoyar modelos tradicionales que no ayudan a la transición de estas naciones desde su estado de economías depen-

dientes de materias primas (Observador de Verano, 2017).

En un artículo de junio, en el sitio de noticias *Chinadialogue*, Kate Geary señaló que aunque el BAI “se compromete explícitamente con el Acuerdo París sobre el cambio climático y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas”, su estrategia energética no impide específicamente que la AIIB financie el carbón. Geary señaló que 31 organizaciones no gubernamentales de India escribieron al BAI para expresar su preocupación de que “el banco supuestamente ‘verde’ termine financiando combustibles sucios, incluyendo carbón y plantas térmicas de gas”.

\*Profesor U. Nacional y Externado  
beethovenhv@gmail.com

## Portafolio

El Tiempo Casa Editorial  
www.portafolio.com

COPYRIGHTS © 2018.  
CASA EDITORIAL EL TIEMPO S.A.

Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular.

**Director**  
Ricardo Ávila Pinto  
ricavi@portafolio.co

**Editor adjunto y jefe temático**  
Édmer Tovar Martínez

**Subeditores**  
César Augusto Giraldo Briceño  
Luisa Constanza Gómez Rodríguez  
Rubén López Pérez

**Subeditora de Opinión**  
Rosa María Cárdenas Lesmes

**ECONOMÍA Y NEGOCIOS**  
Constanza Gómez  
Andrés Cárdenas  
María Camila González

**PERIODISTAS EN COLOMBIA**  
Medellín: Jorge García  
Bucaramanga: Félix Quintero

**Sala de Redacción**

Gabriel Flórez  
Sebastian Londoño  
Laura Lesmes Díaz

**Oficinas de EL TIEMPO**

Call: José Valencia  
Ibagué: Fabio Arenas  
Barranquilla: Estewil Quesada  
Eje Cafetero: Fernando Umaña

**Editor Portafolio.co**  
Pedro Miguel Vargas Núñez

**Director Gráfico**  
Beiman Pinilla

**Jefatura de Diseño**  
Juan Manuel Leal

**Concepto Gráfico y Diseño Editorial**  
Diana Yamile Acosta González

**Diseño y Diagramación**  
Diana Yamile Acosta G.  
Edwin Puentes Martínez

**Infografía**  
José Alirio Díaz

**Fotografía**  
Casa Editorial EL TIEMPO

**Colaboradores**  
Beethoven Herrera,  
Rosario Córdoba G.,  
Sergio Calderón A.,  
Ricardo Villaveces P.  
y Elisa Torrenegra.

**Gerente Portafolio**  
María Cristina Amaya Hoyos  
marama@eltiempo.com  
Tel.: 2940100 Ext.: 2860.

**Jefe Mercadeo**  
Ibón Andrea Bernal Torres,  
ibober@eltiempo.com

**Oficina de redacción, administración y ventas**  
Avenida Calle 26 No. 68B-70  
Bogotá, Colombia. Tel.: 2940100.

**Suscripciones**  
Bogotá: 3538888  
Línea Nacional:  
01 8000 118080  
Medellín: 2507988  
Cali: publicidad: 6836000

**Servicio al lector**  
Bogotá: 6687155  
Barranquilla: 511077  
Ibagué: 610799 -  
610790.  
Conmutador: 2940100.