

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Andrea Ríos

Abril 9 de 2015

¡AY!... MI BUENAVENTURA: versión 2015-2016

Durante Santos I (2010-2014), se le quiso dar gran relevancia a la llamada Alianza del Pacífico (México, Chile, Perú y Colombia). Este bloque ha venido a operar más como un (válido) contra-balanceo político de estas economías pro-mercado frente al bloque socialista-bolivariano anti-mercado del Unasur (liderado por Venezuela, Argentina y Ecuador). En realidad, las sinergias de comercio internacional al interior de dicha Alianza son mínimas, pues se trata de economías similares (focalizadas en exportaciones de *commodities* minero-energéticos, con la marginal excepción de México en lo referente a su *cluster* de industria automotriz). Para colmo de males, las perspectivas del llamado MILA (conexión de sus plataformas financieras para estimular el mercado de capitales) se han truncado por cuenta de la reversión minero-energética de 2014-2016.

Pero tal vez lo más paradójico fue el lanzamiento de dicha Alianza del Pacífico en la costa Caribe colombiana, en vez de haberlo hecho en Buenaventura. Pero quienes hemos transitado por allí sabemos bien lo que allí se vive (... África en Colombia) y las dificultades estructurales por las que continúa atravesando el único puerto de salida al mar Pacífico con el que cuenta el país.

Los problemas de Buenaventura son múltiples y de gran calado: i) pronto completaremos una década (desde 2006) intentando habilitar en doble calzada 130 kilómetros entre Cali-Buga-Buenaventura y solo en 2015 se contrataron los “últimos” 38 kilómetros Mulaló-Loboguerrero, con lo cual su finalización ocurriría hacia el 2018-2021; ii) la guerrilla, los paramilitares, la minería ilegal y la corrupción de los gobernantes locales han escalado el conflicto, al punto de obligar (finalmente) a la militarización de la ciudad desde 2013, tras comprobarse los horrores de las llamadas “casas de pique” (descuartizamiento); y iii) las oportunidades de trabajo son mínimas (40% de desempleo) ante la carencia de cadenas productivas agroindustriales, las cuales deberían haber florecido décadas atrás, dada su privilegiada posición geográfica frente a Asia-Pacífico.

Por todo lo anterior, no es casual que Colombia no haya sido aceptada en la APEC, a pesar de sus comunes intereses, pues esta situación de “Estado fallido” que ofrece Colombia-Buenaventura no nos ha habilitado aún para ello. Las razones objetivas para que Colombia resulte poco atractiva a la APEC tienen que ver con: i) la carencia de, al menos, un puerto idóneo sobre el Pacífico (México tiene 9; Chile 7 y hasta Perú cuenta con 6; solo California tiene 13); y ii) la falta de conectividad del interior de Colombia con el Pacífico, Buenaventura y Tumaco (ver *The Economist*, noviembre 8 de 2014).

Tras nuestra incursión terrestre a Buenaventura en 2012, concluíamos que la solución NO podía ser convocar otro CONPES sobre la región, pues en las últimas tres décadas se habían realizado otros quince (a razón

Continúa

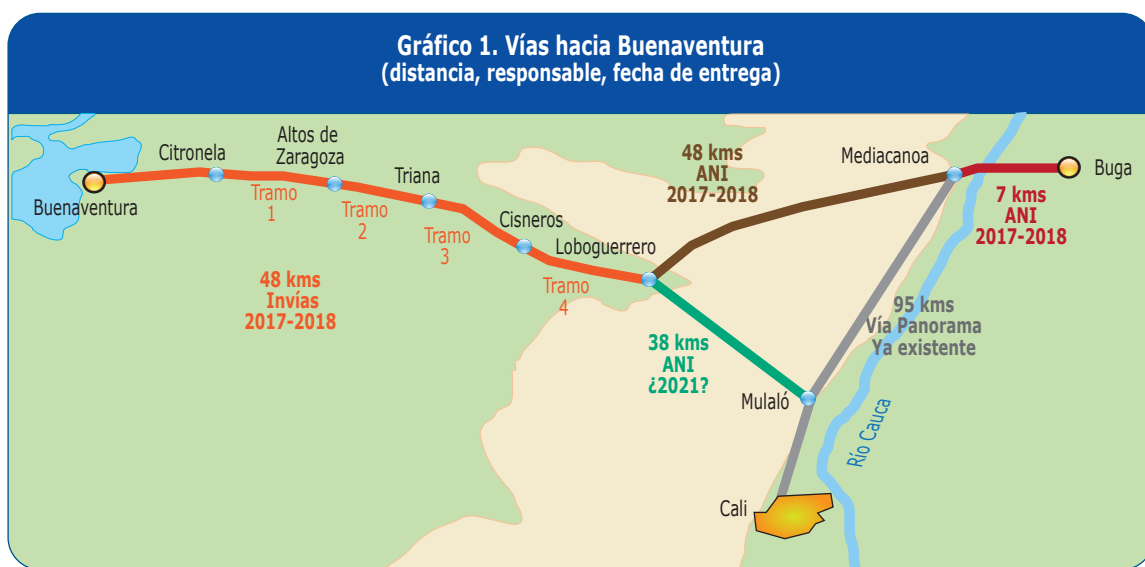
Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Andrea Ríos

de uno cada dos años) sin solucionar sus graves problemas sociales, incluyendo la carencia de apropiadas redes de agua-alcantarillado (ver *Informe Semanal* No. 1122 de mayo de 2012). Ahora el Plan Nacional de Desarrollo (2014-2018) nos da otra oportunidad para pensar estratégicamente sobre el Pacífico colombiano (¿cómo instrumentar su desarrollo regional?). Solo que, dadas las dificultades fiscales del período 2015-2016, todo será más complejo y difícil ante la carencia de recursos nacionales y territoriales.

Por ejemplo, Anif encontró en un estudio reciente sobre transporte multimodal que este era prácticamente inexistente en Colombia (un 2% vs. 60% en países OECD). Más grave aún, los costos de movilización bordeaban los US\$2.500/contenedor en el trayecto Bogotá-Buenaventura, mientras en distancias equivalentes en Chile y Perú los costos eran de US\$1.000/contenedor (ver *Informe Semanal* No. 1254 de febrero de 2015).

En este frente de infraestructura, Buenaventura enfrenta cuatro grandes desafíos: i) finalización de la doble calzada (ojalá antes del 2018) en trayectos complejos como Loboguerrero-Mediacanoa y Citronela-Loboguerrero, afortunadamente con avances importantes en este último (ver gráfico 1); ii) mantenimiento de una profundidad de al menos 12 metros a lo largo del canal de acceso (unos 30 kms); iii) mejoramiento terrestre de acceso y ampliación del parque de almacenamiento del puerto para implementar el multimodal (hoy la conexión del puerto-isla con el continente continúa dependiendo del frágil puente El Piñal, donde recientemente los negociantes de madera bloquearon el puerto); y iv) dotación de un aeropuerto “decente”, lo cual constituye una carencia insólita de cara a las aspiraciones de Colombia de vincularse a la APEC.

Por último, están los desafíos de logística para mejorar el comercio exterior. Continúa siendo una tarea urgente la modernización y sincronización de las tareas de la Dian, el ICA, el Invima y la Policía Antinarcóticos. Analdex ha estimado que el atraso en estos frentes viene representando sobrecostos del 20%. Tras décadas de anuncios, en los inicios del 2015 se habla de instalar, por fin, unos 12 *scanners* que deberían agilizar los tiempos de aduanas, particularmente gravosos en el Pacífico colombiano. Esperemos que antes de finalizar Santos II (2014-2018) “veamos luz al final del túnel” de la línea (obra recientemente paralizada) y la inauguración (pero NO sin antes terminarla) de la doble calzada Cali-Buga-Buenaventura.



Fuente: cálculos Anif con base en Inviás y ANI.