



LAS CONCESIONES EN CARTAGENA.

DOCUMENTO DE INVESTIGACIÓN No. 50

AUTORES:

Leonardo David Jiménez Molinello, Director de Cedetrabajo Cartagena y Luis Zetien, exgerente de la concesión de alumbrado público y colaborador de Cedetrabajo Cartagena.

Una de las principales políticas públicas que se ha implementado en la ciudad en los últimos 29 años, ha sido la transferencia de los principales activos públicos al sector privado internacional. Con el argumento falaz, de que, estos operadores son los más eficientes en el desarrollo de estas actividades que exigen grandes economías de escala, y que cuentan con grandes volúmenes de demanda garantizada.

Sin embargo, la evidencia demuestra que, la supuesta eficiencia de estos actores privados mundiales, no se ve reflejada en el comportamiento de sus indicadores operativos, técnicos, ni sociales. Ni tampoco, en las tan publicitadas inversiones que realizaría, las cuales ni siquiera proviene de su patrimonio.

Así lo confirma, la experiencia de casi tres décadas de privatizaciones en Cartagena, la cual demuestra que, a pesar de toda la propaganda que realizan los defensores de estas concesiones, estas grandes inversiones en áreas de bienestar social, son adelantadas siempre con recursos oficiales, procedentes ya sea del gobierno nacional, de las administraciones departamentales, locales, o a través de créditos externos financiados por las entidades territoriales, o en su defecto, por los ingresos provenientes de las tarifas que cancelan los usuarios. A pesar de que, estos consorcios privados astutamente, se adjudican los réditos por ellas. Porque, en el marco de este modelo de confianza inversionista vigente, la única preocupación que existe para estos operadores privados es diseñar, implementar y ejecutar, un conjunto de acciones y estrategias orientadas a maximizar sus altísimas tasas de ganancias, a cualquier costo.

Por lo anterior, en este documento de investigación, analizaremos, el comportamiento financiero, técnico y operativo de la empresa de economía mixta Aguas de Cartagena (ACUACAR), quien es el actual operador del sistema de Acueducto y alcantarillado, y en la cual participa accionariamente la empresa multinacional francesa Suez.

De igual manera, estudiaremos el Sistema Integrado de Transporte Masivo (TRANSCARIBE), sus finanzas y sus operadores entre los cuales se encuentran los fondos de inversiones privados Nexus y Ashomore. De otro lado, revisaremos unas de las concesiones más cuestionadas, el corredor de Carga, revisando la valoración financiera de la misma, las inversiones adelantadas, y la conveniencia para el distrito de mantener estos contratos en las condiciones actuales.

Por último, estudiaremos desde el ámbito económico, financiero y operativo los consorcios privados Urbaser y PACARIBE que son los responsables de la recolección y el traslado de los residuos sólidos de la ciudad, al igual que la actual concesión del alumbrado público, y culminaremos con algunas reflexiones sobre el comportamiento de una de las empresas privadas que administra, uno de los 53 puertos que tiene Cartagena: La Sociedad Portuaria Regional de Caribe.

1. EL CONTRATO DE GESTIÓN DEL SERVICIO DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO (GISSA) PARA AGUAS DE CARTAGENA: UN GRAN NEGOCIADO.

El Contrato de Gestión del Servicio de Acueducto y Alcantarillado (GISSA) en Cartagena, aprobado mediante Acuerdo 05 de 1994, al crear la sociedad de economía mixta Aguas de Cartagena (ACUACAR), determinó que las inversiones necesarias que se realizarían para la prestación de este servicio tendrían que ser financiadas por el Distrito de Cartagena y la nación exclusivamente, a pesar que, de las 600 mil acciones que conforman el capital de dicha empresa, 300 mil son de la ciudad y 275 mil acciones son de la Multinacional Francesa Suez, quien adquirió recientemente las acciones que eran de propiedad de la Transnacional española Aguas de Barcelona(AGBAR).

Un estudio Elaborado por Julio Ratia, miembro del Área Manager de AGBAR reveló como entre 1995-2010, la empresa Aguas de Cartagena recibió por concepto de

inversiones para mejoramiento de infraestructura del servicio \$604.220 mil millones, de los cuales el Distrito aportó \$366.318 mil millones, y el restante, \$237.901 mil millones, fueron aportados por la nación, así: el 20% con los ingresos corrientes de la nación, y el 5% con las regalías indirectas, tal como lo prescribe el documento CONPES 3036 de 1999.

Llama la atención que una parte de estos recursos, \$253.494 mil millones en total, fueron a parar al pago de intereses de los créditos al Banco Mundial, entidad que fue la gestora de esta privatización

Inversiones realizadas en acueducto y alcantarillado.

INVERSIONES REALIZADAS EN ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO (Cifras en millones de pesos) Período 1995-2010		
DISTRITO		
Proyecto Banco Mundial	253.494	
Contratos 3092	41.714	
Proyecto BID	41.432	
Regalías	17.519	
Bicentenario	12.160	
	<u>366.318</u>	
AGUAS DE CARTAGENA		
Proyecto Banco Mundial (Préstamo BIRF)	36.802	
Proyecto Banco Mundial (Aporte Directo)	25.734	
Proyecto BID	55.322	
Mejoras en propiedad ajena	84.180	
Activos Fijos y Otros	25.846	
Fondo de Inversión	5.018	
Adquisición de tubería por leasing	5.000	
	<u>237.901</u>	
TOTAL INVERTIDO	604.220	

1. Transferencia de conocimiento	
2. Formación del personal	
3. Compromiso de todas las partes implicadas en el proyecto	
4. Continuidad del proyecto a lo largo de los años y de diferentes administraciones municipales	
5. Financiación adecuada y en tiempo	

Inversiones realizadas por Aguas de Cartagena ACTIVOS FIJOS ACUACAR. PERIODO 1995-2010	
Edificaciones	17.235
Equipamiento	5.402
Tecnología	2.008
Vehículos	1.201
Total de inversiones realizadas	25.846

Todas las cifras son pesos nominales de cada uno de los años.

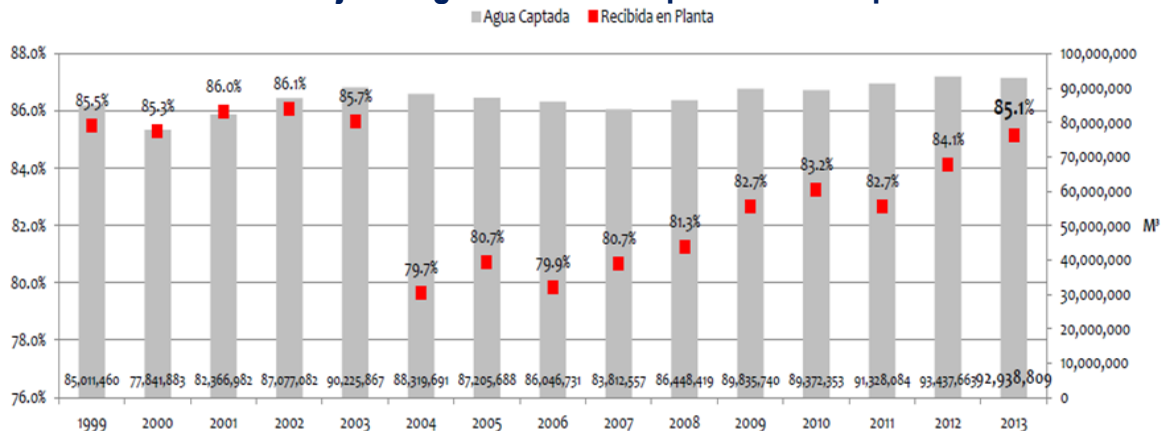
Fuente: Ponencia Ratia, Julio, Arena Manager Centro América y Caribe Agbar Bogotá, 7 julio 2011.

Además, para garantizar el cumplimiento de dichos créditos, el Distrito pignoró el 18% del Impuesto Predial Unificado, hipotecando así un porcentaje de sus ingresos con el pago de la deuda externa. Según Informe Financiero del II trimestre de 2015 de Secretaria de Hacienda, esta pignoración equivale a \$23.218 millones anuales.

1.1. EL SISTEMA OPERATIVO Y LA PÉRDIDA DE AGUA POR INCOMPETENCIA.

Al examinar cómo funciona técnicamente el sistema de acueducto en la ciudad, encontramos que éste se encuentra constituido por tres ejes centrales que son: La Captación de Agua Cruda en el Canal del Dique, cuyo proceso se adelanta por medio de dos bocatomas laterales superficiales a través del acueducto de Gambote y Dolores que transportan por una Línea de Aducción de 42 Km el flujo de Agua Cruda hacia una planta de Tratamiento o de Potabilización ubicada en el Bosque, y por último se realiza el proceso de almacenamiento y distribución de esta para el consumo humano. Sin embargo, al analizar detalladamente el comportamiento del sistema operativo del acueducto en la ciudad, se observa como de una captación de 93,880 millones de metros cúbicos de agua cruda, simplemente se está recibiendo en la planta tratamiento el 85.1% del Total

Ilustración 18 Porcentaje de agua recibida en planta total captado 1999 – 2014.

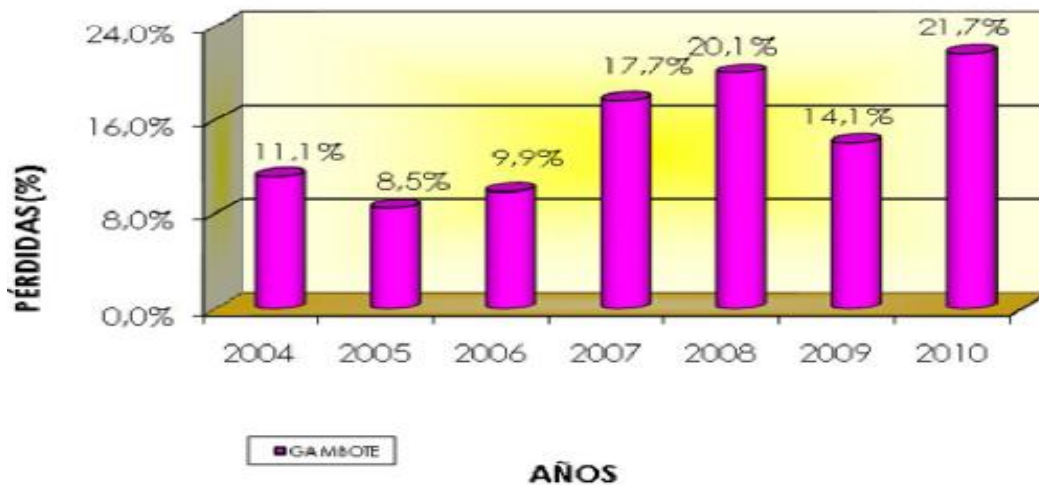


Fuente: AFA Consultores, 2014.

Es decir, que, en el 2013, según información suministrada por AFA consultores, interventora de este contrato, el índice de pérdida de agua no contabilizada fue del 33.93%, esto son 25 millones de metros cúbicos anuales de agua que se pierden gracias a la incompetencia técnica y operativa de esta empresa. Y si se contabiliza el volumen de agua perdida entre 2001-2013, estamos hablando de más de 486 millones de metros cúbicos de agua que se perdieron, afectando obviamente la capacidad de abastecimiento en la ciudad.

Por ejemplo, en el acueducto de Gambote el comportamiento de las pérdidas en forma mensual fue de un promedio del 21.69%, siendo este valor bastante considerable, si se compara con lo descrito en la regulación basada en la Resolución 1096 de 2000, que establece un límite del 5% para aducciones, lo que indicaría que las pérdidas calculadas del período superan en 16.7%, lo permitido por la normatividad nacional

Ilustración Evolución perdida – Acueducto de Gambote de enero a junio de 2010.



Fuente: AFA Consultores, interventora del Contrato GIRSAA con Acucar, 2013.

1.2. LA COBERTURA Y LAS TARIFAS

De igual forma, al examinar los indicadores de Cobertura que son supuestamente los grandes logros que ha alcanzado esta empresa en sus más de dos décadas de operación, es del 99.31% a corte de 31 de diciembre de 2014. Sin embargo, lo que se ocultan deliberadamente es que la cobertura en 1995, lograda por parte de las Empresas Publicas Distritales eran de 73.56%, sin contar esta empresa con los inmensos recursos públicos que ha gozado ACUACAR.

El otro hecho que se esconde y que es grave, es que gracias a los incrementos desproporcionados en materia de tarifas que son consustanciales al modelo de las privatizaciones, en Cartagena se le está suspendido mensualmente este servicio esencial a 18.683 mil usuarios, es decir a 93.451 cartageneros.

Con el agravante de que el modelo de ingresos a 2034 para los servicios de acueducto y alcantarillado, se tenía como base la aplicación de los costos de referencias actuales hasta el año 2015, actualizados con un IPC acumulado del 3% de acuerdo a la Resolución CRA 543 de 2011, y con el proceso de estructuración tarifaria que se aplicaría en el segundo semestre de 2015 o inicios del año 2016, el objetivo de la empresa es llegar a mantener los costos actuales hasta el año 2020, momento en el cual de acuerdo a los parágrafos de los Artículos 22 y 29 de la Resolución CRA 688 de 2014, se deberán recalcular los Costos Administrativos y Operativos con los estándares de eficiencias que defina la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico –CRA.

Sin embargo, en la estimación para el 2016, el cargo fijo se ajusta del 3% al 10% que sería el resultado de la aplicación de la Metodología DEA definida en la resolución 688 de 2014, es decir se aumentara indudablemente las cifras de usuarios suspendidos de este servicio.

1.3. LAS EXTRAORDINARIAS GANANCIAS CON UN DERECHO HUMANO VITAL

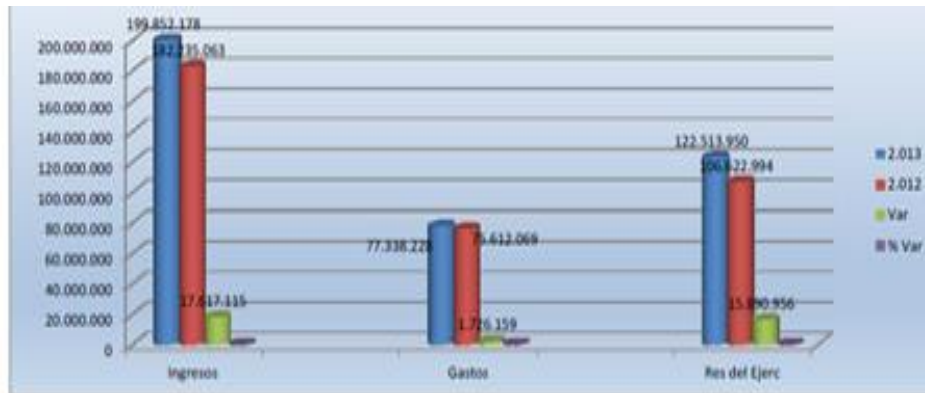
Esta empresa viene exhibiendo unos inmejorables indicadores económicos y financieros que se reflejan en unos activos que a corte de 31 diciembre de 2013, ascienden a \$199.793 (Miles de Millones), con unos ingresos operacionales por Servicios de Acueducto y Alcantarillado que pasaron de \$ 103.966.442 en 2007 a \$199.852.000 en 2013, con ingresos por concepto de acueducto que fueron del orden de los \$106.251.468 (cifras en miles de pesos) que representa el 54.16% de los ingresos totales, con un excedente operacional de \$10.624 millones, esto es 8.60% por encima del año anterior. Adicionalmente, en el año 2013, la empresa Aguas de Cartagena S.A. E.S.P. obtuvo un excedente del ejercicio de \$15.654 millones, lo que representa un crecimiento del 14.91% en 2013.

Pero el objetivo de la empresa es llegar a mantener los costos actuales hasta el año 2020, momento en el cual de acuerdo a los parágrafos de los Artículos 22 y 29 de la Resolución CRA 688 de 2014, se deberán recalcular los Costos Administrativos y Operativos con los estándares de eficiencias que defina la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico –CRA. Sin embargo, en la estimación para el 2016, el cargo fijo se ajustó del 3% al 10% que sería el resultado de la aplicación de la Metodología DEA definida en la resolución 688 de 2014, es decir se aumentara indudablemente las cifras de usuarios suspendidos de este servicio.

Y mientras esto ocurre, esta Empresa viene exhibiendo unos inmejorables indicadores económicos y financieros que se reflejan en unos Activos que, a corte de 31 diciembre de 2018, ascienden a \$199.793 (Miles de Millones) con unos ingresos operacionales por Servicios de Acueducto y Alcantarillado que pasaron de \$ 103.966.442 en 2007 a \$199.852 en 2013. Con ingresos por concepto de acueducto que fueron de \$106.251.468 (cifras en miles de pesos) que representa el 54.16% de los ingresos

totales con un excedente operacional de \$10.624 millones, esto es 8.60% por encima del año anterior, adicionalmente en el año 2013 la empresa Aguas de Cartagena S.A. E.S.P. obtuvo un excedente del ejercicio de \$15.654 millones, lo que representa un crecimiento del 14.91% en 2012.

Ilustración Estado de actividad financiera, económica, social y ambiental vigencias 2017 – 2018.



Fuente: Informe de Auditoría del balance Aguas de Cartagena, Contraloría Distrital, 2019.

Asimismo, los dividendos obtenidos por parte del socio operador por controlar el 45% de las acciones que hoy en día están en manos de la Multinacional Francesa Suez fueron en 2007 de más \$3.004.655 con una tasa representativa del mercado (TRM) de \$2.014,76, en el 2008 estos fueron de \$3.589.107 (Miles de Millones) con una tasa representativa del mercado de (TRM) de \$2.243,59, de igual forma en 2009 se elevaron a más \$3.873.050, con una TRM de \$2.044.

En el 2010 fueron estas reparticiones de \$4.147,415 con una TRM de \$1.913,98, en 2011 de \$4.485.748 (Miles de Millones) con una TRM de \$1.942,7, de igual forma en el 2012 \$4.671.289 con una TRM de \$1768,23 y en 2013 fue de \$4.904.369, arrojando

por concepto de dividendos entre 2007 a 2013 \$28.675.633 mil millones. Y con la prorroga que se realizó de este contrato por 13 años más, según cálculos elaborado por

el Profesor de Matemáticas Financieras de la Universidad de Cartagena Álvaro Álvarez, con una inversión de US\$2.5 millones en 1994 realizada por Aguas de Barcelona, equivalentes a \$2.040 millones en 1994 y al traer dicha inversión a valor presente Neto de 2006 sería simplemente de \$6.855 mil millones, que al proyectarlo con el flujo de caja alcanzado a través del comportamiento histórico de la repartición del 45% de las utilidades entre 2007 - 2015, además del Fondo reversión del Capital a pagar que es la veintava parte del capital social anualmente de los socios de las Acciones B y C.

Nos arroja una tasa interna de retorno que se ubicaría para esta Multinacional francesa en 53,8083%, cuando Planeación Nacional afirma que una tasa interna de retorno o de ganancia razonable en este tipo de operaciones con economías de escalas, no puede superar el 10%.

2. TRANSCRIBE: PRIVATIZACIÓN Y FALTA DE PLANIFICACIÓN.

La construcción de Transcribe se inició en el 2006, pero en la ciudad el proyecto comenzó a promocionarse como una realidad inminente desde el 2003 cuando el Consejo Nacional de Política Social y Económica, Conpes, determinó en el documento 3259 del 15 de diciembre que para realizar el megaproyecto se necesitaban \$274.524 millones. La gestión para reunir el dinero se completó tres años después cuando empezaron los trabajos físicos, con la meta inicial que el sistema cubriría el 70% de la demanda de transporte público; Sin embargo, en el 2008 la meta se elevó a cubrir el 100% de la demanda por lo que fue diligenciado ante el Gobierno Nacional un aumento en el presupuesto. Finalmente, el 12 de mayo de 2008 en el Conpes 3516 se fijó un adicional de \$124 mil millones. De esta manera la partida quedó en \$398.524 millones. De ese total el Gobierno nacional aportó el 65%, es decir \$259.359 millones de pesos y el Distrito el 35% restante, \$139.165 millones. Adicionalmente, Transcribe aportó de recursos propios \$15.127 millones. En concordancia, el presupuesto final para hacer el megaproyecto se trazó en \$413.651 millones.

En los siete años que lleva la construcción de la Mega obra, por Transcribe han pasado 25 contratistas hasta 2013, desde el 2006 hasta el 2012 se cuentan 8 contratistas para el levante de los tramos, 2 contratistas para la hechura de las pretroncales, un contratista para las estaciones de paradas y 11 contratistas para realizar las

interventorías.

- **LOS CONTRATOS PARA TRAMOS**

Según los datos suministrados por la gerencia de Transcribe a corte del 8 de julio de 2013, en los siete tramos se han pagado 204.272 millones 527.628,06 pesos. En esta cifra no están incluidos los \$17.540 millones que se invertirán para realizar los trabajos que hacen falta del tramo 5^a.

Tabla 18 Contratos para tramo de Transcribe.

CONTRATOS PARA TRAMOS DE TRANSCARIBE					
TRAMO	SECTOR	LONGITUD	CONTRATISTA	VALOR INICIAL	VALOR FINAL
Tramo 1	India Catalina hasta la entrada de Bocagrande	1,16 km.	Conalvías.	\$17.522.201.965,00	\$22.638.674.797,50
Tramo 2	Bomba El Amparo hasta los Cuatro Vientos	2,5 km.	Contratista: Consorcio CCMV Transcribe 2.	\$27.534.775.276,00	\$41.840.958.564,20
Tramo 3	Cuatro Vientos hasta el comienzo del puente de Bazurto, frente al barrio El Prado	2,46 km.	Unión Temporal Transcribe 2 007.	\$40.468.847.831,00	\$45.018.831.542,00

Tramo 4 ^a	Bomba El Amparo hasta el barrio Anita	1,2 km.	Consortio Vías del Caribe.	\$22.786.373.406,00	\$26.683.004.768,76
Tramo 5 ^a	Comienzo del Puente de Bazurto hasta la bomba de Texaco, en el Pie de la Popa	1,3 km.	Consortio Cartagena 2010	\$29.901.131.594,00	\$21.458.362.859,00
Tramo 5B	Desde la Bomba Texaco hasta la India Catalina	1,57 km.	Urbe Construcciones y Obras Públicas SL.	\$29.477.866.590,00	\$29.777.916.542,00
Tramo 6	La Glorieta Santander hasta la Base Naval	1,1 km.	HyH Arquitecturas S.A.	\$9.574.674.981,00	\$10.946.551.502,00
Tramo 7	Muelle de La Bodeguita y Ampliación de la calzada y espacio público-tramo de la Av. Blas de Lezo		Contratistas : Unión Temporal R AHS.	\$4.976.153.698,00	\$5.908.227.052,60

* TOTAL	\$204.272.527.628,06
* OBSERVACIÓN: En esta cifra no están incluidos los \$17.540 millones que se van a invertir como una primera etapa de las obras que faltan por ejecutarse en el Tramo 5A _____ Datos suministrados por la Gerencia de Transcribe (A corte de julio de 2013)	

- **LOS CONTRATOS PARA LAS PRETRONCALES**

Las pretroncales son las vías alternas que se pavimentaron o repararon con el objeto de que sean usadas por los buses alimentadores una vez empiece a operar el sistema. Entre los dos contratos que se pactaron para estas calles se pagaron 12.820 millones 013.256,18 pesos.

Tabla 19 Contratos para pretroncales.

CONTRATOS PARA PRETRONCALES				
TRAMOS	SECTOR	CONTRATISTA	VALOR INICIAL	VALOR FINAL
Pretronca I 1	Vías en San José de los Campanos, Pedro Romero y Crisanto Luque.	Consortio Constructora Inco Ltda.	\$6.375.516.759,00	\$6.375.516.759,00
Pretronca I 2	Avenida Electrificadora, calle 15, El Consulado,	Contratista: Unión Temporal de Vías de	\$6.123.037.164,00	\$6.444.496.497,18

	calle 30 y vías en Las Gaviotas.	Cartagena.		
TOTAL				\$12.820.013.25 6,18
Datos suministrados por la Gerencia de Transcaribe (A corte de julio de 2013)				

- **CONTRATO PARA ESTACIONES DE PARADAS**

Las 16 estaciones de paradas construidas hasta ahora fueron hechas por un solo contratista, el Consorcio Santa Catalina. Valor inicial: \$26.160 millones. Valor final o pagado: 29.605 millones 613.028 pesos.

Tabla 20 Contrato para estaciones de parada.

CONTRATOS PARA ESTACIONES DE PARADAS				
ESTACION	SECTOR	CONTRATISTA	VALOR INICIAL	VALOR FINAL
15 estaciones	Todas las paradas fueron construidas por un solo contratista	Consorcio Santa Catalina	\$26.160.091.834;	\$29.605.613.028
TOTAL				\$29.605.613.028
Datos suministrados por la Gerencia de Transcaribe (A corte de julio de 2013)				

CONTRATOS DE INTERVENTORÍAS

En interventorías se han invertido \$22.006 millones 126.624 pesos, así: Es de aclarar que, aunque las obras del tramo 4B y el patio portal se hicieron mediante concesión, es decir que no se pagaron con los dineros presupuestados para la mega obra de Transcribe, el pago de la interventoria sí se hizo de este capital.

Tabla 21 Contratos de interventoria.

CONTRATOS DE INTERVENTORÍAS		
INTERVENTORÍA	CONTRATISTA	VALOR FINAL
Tramo 1	Ingecon	\$ 757.155.586
Tramo 2	Ingecon S.A.	\$4.704.397.815
Tramo 3	Consorcio Euroestudio – ACI.	\$3.136.341.105
Tramo 4	Consorcio TMC.	\$1.647.979.408
Tramo 5	R. y U. MAB.	\$3.404.850.468
Tramo 6	Consorcio Vial La Marina.	\$ 961.485.512
Tramo 7	Consorcio AP Plus Proes.	\$ 923.549.058
Pretroncal 1	Servicios de Ingeniería y Construcciones Ltda.	\$ 857.775.715
Pretroncal 2	Consorcio Carinza ETA.	\$ 652.836.522

Estaciones de paradas	Consortio CO2-MAB.	\$2.149.976.069
Tramo 4B y Patio Portal	MAB-Zanartu	\$2.809.779.366
TOTAL		\$22.006.126.624
<p>OBSERVACIÓN: Aunque las obras del Tramo 4B y Patio Portal, se están haciendo mediante concesión, es decir que no se pagaron con los dineros presupuestados para la megaobra de Transcaribe, el pago de la interventoria sí se hizo de este capital.</p> <p>_____</p> <p>Datos suministrados por la Gerencia de Transcaribe (A corte de julio de 2013)</p>		

OTROS GASTOS Y TOTAL

En adquisición de predios, pagos por reasentamientos y optimización de diseños, la Gerencia de Transcaribe informa que se han gastado \$123.404 millones 987.699 pesos, en costos financieros \$1.810 millones 512.842 pesos. El total, la ejecución de obras, más interventorías, más compra de predios y costos financieros suma \$393.919 millones 781.076,78 pesos.

Tabla 22 Otros gastos y total.

TOTALES	
CONCEPTO	VALOR FINAL
Obras Tramos	\$204.272.527.628,06
Obras Pretroncales	\$12.820.013.256,18

Estaciones de paradas	\$29.605.613.028
Interventorías	\$22.006.126.624
Adquisición de predios, Reasentamiento y Optimización de Diseños	\$123.404.987.699
Costos financieros	\$1.810.512.842
TOTAL	\$393.919.781.076,78

De los más de \$19.000 millones que quedaron de saldo del presupuesto total (\$413.651 millones), la gerencia de Transcaribe, en cabeza de José López Amaris, destinó los \$17.540 millones para abrir la licitación que finalmente se ganó Unión Temporal Cartagena 2013, a fin de terminar el tramo 5A y \$1.900 millones que se pagarán por la interventoría de este contrato.

- **EL TRAMO 4B Y EL PATIO PORTAL**

La construcción del tramo 4B y el Patio Portal se adjudicaron mediante concesión a la Sociedad Portal Calicanto SAS. El tramo 4B son 600 metros lineales aproximados frente al barrio Anita y Villa Rosita. El Patio Portal queda en esa misma área y consiste en 15 hectáreas donde se están construyendo las oficinas de Transcaribe, un centro comercial y el estacionamiento de 400 de los 622 buses que tiene programado adquirir el Sistema Integrado de Transporte Masivo. La proyección de esta inversión (tramo y portal) está estimada en \$61.831 millones y la manera como está pactado el pago es la siguiente:

La Sociedad Portal Calicanto SAS recibirá, una vez comience la operación, durante los siguientes 18 años, 99 pesos por cada pasaje que venda Transcaribe. Ese monto se ajustaría cada año según la inflación. Es de anotar, que según los estudios que maneja Transcaribe, el promedio diario de pasajeros en Cartagena es de 450.000. Es decir, dado el objetivo de Transcaribe de atender la demanda total de transporte público masivo; si se hace el cálculo con la cifra tal como está pactada actualmente, el concesionario recibiría diariamente un aproximado de 54 millones 450 mil pesos.

De otro lado le fue otorgado a la Sociedad Portal Calicanto SAS, el derecho de explotar 100%, durante 50 años, el centro comercial. Para el parqueo de los otros 222 vehículos, Asimismo con la aprobación

2.1. DOCUMENTO CONPES 3823 DE 2014: MÁS RECURSOS PARA AUMENTAR EL NEGOCIADO PRIVADO

Con la expedición del Documento Conpes 3823 de 22 de diciembre de 2014, se aprobó adicionar recursos por \$225.071 millones de pesos de 2013, de los cuales la Nación aportará el 63% y el Distrito de Cartagena, el 37% restante, consolidándose el valor total de Transcaribe en \$681.474 millones de 2013.

De estos recursos adicionales \$131.769 millones de pesos constantes de 2013, se utilizarán para la elaboración de estudios y diseños, compra de predios, reconocimientos por reasentamientos, ejecución de infraestructura de patios y portales, así como interventorías del Patio Portal, para según los lineamientos del CONPES 3516 de 2008, realizando ajustes al diseño de la operación de Transcaribe atender el 100% de la demanda de viajes en servicio público de la ciudad, lo que implica un incremento en el número de vehículos de la flota requerida.

Debido a que el patio portal El Gallo, tendrá capacidad para atender el 67% de la flota, considerando los servicios de mantenimiento, limpieza, zonas de aparcamiento, aprovisionamiento de combustible y espacio administrativos para los tres operadores, siendo necesario complementarlo con áreas adicionales donde se atienda el 33% restante de la flota. En la estructuración inicial prevista para el Sistema se contempló que la Concesión del Patio Portal, hacia parte de su remuneración en la tarifa, asignándole \$107,24 pesos de 2013, es decir el 6% del valor total.

Sin embargo, conforme a lo consignado en el CONPES 3516 de 2008, el 79% de la demanda de transporte será atendida por el corredor troncal y el 21% restante será cubierta mediante rutas alimentadoras y complementarias. De estas, aquellas rutas para las cuales se prevé una movilización mayor a 1.000 pasajeros por hora por sentido, configuran en conjunto la precarga del sistema.

Los nuevos diseños operacionales generados por Transcribe S.A. involucran la valoración de las rutas de precarga como elementos estructurantes del sistema. Teniendo en cuenta el actual estado de las vías, se deberá intervenir 20,4 km de las rutas de precarga para completar así un total de 47 km de vías destinados a la circulación de las rutas del sistema. Se mantiene lo indicado en el CONPES 3516 en el cual, la Alcaldía se compromete con la Intervención de 42 kilómetros de vías, cuya ejecución aún está pendiente de verificación y Validación de cumplimiento. esta mejora requerirá una inversión de \$44.292 millones de 2013, que será adicionada mediante el presente CONPES, y que permitirá la ejecución de obras y sus interventorías, en una longitud de 20,4 km correspondientes a los corredores que se describen en la Tabla 3, de los cuales 7,8 km son vías nuevas y 12,6 km son rehabilitaciones.

Tabla Vías de precarga a intervenir.

Servicio	Origen-Destino	Construcción	Rehabilitación	Observaciones
		nueva		
		Km		
a103p	Bayao-Seguros Bolívar-Amparo	3,0	-	Vía a Nelson Mandela
a105p	Universidad Tecnológica-Socorro-Portal	-	1,6	Vía a U. Tecnológica, Barrio Simón Bolívar, Calle del Biffi, Barrio Anita
a107p	Blas de Lezo-Amparo	0,2	0,3	Adecuaciones puntuales, Transversal 54 (Amparo-Puente)
a113p	Pozón-Portal	0,6	0,2	Tramo Portal-Olaya, Vía interna Barrio el Pozón
a114p	El Gallo-Pradera	1,5		Vía interna sector Pradera
co03p	Blas de Lezo-Bazurto		1,9	Plan 400, Almirante Colón, Nuevo Bosque, Zaragocilla, El Cairo, Amberes
co07p	Santa Lucía-Crisanto Luque-Centro		0,9	Tramo entre Troncal de occidente-El Educador
co13p	Ciudad 2000-Torices	-	5,2	Carrera17, Daniel Lemaitre, San Francisco, Esperanza, Blas de Lezo a Simón Bolívar
co14p	La Paz-Castillo Grande		2,5	Carrera 14, Canapote
c112pv	La Boquilla-El Laguito	2,5		Vía en la Boquilla
TOTAL		7,8	12,6	

Fuente: Documento Conpes 3823 de 2014, Pag, 14.

Asimismo, la evolución del balance financiero según los datos obtenidos del Conpes 3823 señalan que el proyecto a lo largo de esta casi una década ha tenido un coste de \$ 456.164.938.711 millones de pesos constantes de 2013, en donde el distrito ha aportado \$ 161.745.945.470 millones de pesos constantes de 2013 y la nación ha colocado \$ 294.418.993.241 millones de pesos 2013 (miles de pesos) y con el nuevo perfil de los aportes el distrito terminara colocando \$245,929,806,655 mil millones de pesos y la Nación pondrá \$ 435.305.667.090.

Tabla Balance Financiero SITM de Transcribe.

Vigencia	Recursos CONPES 3516 de 2008		Total recursos revisión alcance del proyecto		
	Aportes Distrito	Aportes Nación	Aportes Distrito	Aportes Nación	Aportes Nación
	Pesos constantes de 2013		Pesos constantes de 2013		Pesos corrientes
2004	14.603.974.626	26.581.734.684	14.603.974.626	26.581.734.684	18.706.000.000
2005	16.125.495.065	35.427.420.927	16.125.495.065	35.427.420.927	26.140.000.000
2006	17.191.515.232		17.191.515.232		
2007	15.588.008.352		15.588.008.352		
2008	19.805.620.084	46.274.848.020	19.805.620.084	46.274.848.020	40.595.025.807
2009	21.774.988.679	53.288.076.031	21.774.988.679	53.288.076.031	47.682.391.894
2010	20.647.105.764	28.419.577.578	20.647.105.764	28.419.577.578	26.236.085.736
2011	16.196.205.095	104.427.336.000	16.196.205.095	104.427.336.000	100.000.000.000
2012	10.807.546.894		10.807.546.894		
2013	9.005.485.680		9.005.485.680		
2014					
2015			8,451,504,711		
2016			9,653,909,337		
2017			13,960,775,673		
2018			19,187,125,557	43.130.439.219	50.000.000.000
2019			18,612,004,393	41.874.212.834	50.000.000.000
2020			14,318,541,515	40.654.575.567	50.000.000.000
2021				15.227.446.228	19.289.673.298
Total	161.745.945.470	294.418.993.241	245.929,806,655	435.305.667.090	
	456.164.938.711		681.235.473.745		

Fuente: Transcribe SA.

Un informe de Fitch o ratings publicado el 11 de marzo de 2016, indica como Las proyecciones del Distrito fueron actualizadas por esta agencia calificadora al considerar los anuncios recientes sobre los soportes que daría Cartagena a su entidad descentralizada Transcribe S.A. (Transcribe), tanto en su rol de ente gestor como de operador.

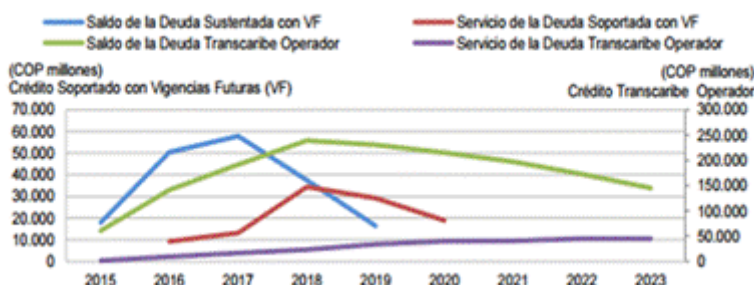
El distrito proyecta transferencias corrientes a Transcribe por cerca de COP17.000 millones en 2016 y otros soportes entre COP10.000 millones y COP11.000 millones, en los próximos 4 años. Estas cifras debilitan la proyección del margen operacional ajustado por la calificadora para la entidad territorial. Igualmente hay un incremento en los Niveles de Riesgo Indirecto, debido a que Transcribe tomará dos créditos. El primero es por COP176.800 millones para completar la infraestructura del sistema y será respaldado con vigencias futuras de la Nación y del Distrito. El segundo es por un valor hasta de COP 239.037 millones, que será respaldado por la tarifa en el componente de operación que asume la entidad.

Agrega dicho informe que, al considerar el respaldo otorgado por Cartagena, uno de los

escenarios indica que la relación saldo de deuda/ingresos corrientes ajustados por Fitch, sería de 0,89 veces (x) en 2016; mientras que el servicio de la deuda total podría consumir hasta 54% del disponible para atender el apalancamiento calculado por Fitch para 2019.

Además del incremento de la relación entre el riesgo indirecto y directo que enfrenta Cartagena, las contingencias asociadas al funcionamiento futuro del sistema imprimen desafíos importantes al Distrito en materia de continuidad y fortaleza de generación operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM). Lo anterior se refleja en las diferentes contingencias enfrentadas por otros sistemas de transporte masivo implementados en Colombia.

Ilustración 22 Perfil de vencimiento de la deuda indirecta.



Fuente: Informe Fitch o ratings sobre Distrito de Cartagena, 2016 Pag 3.

Debido a que se inicio la operación de este sistema sin haber culminado el proceso de chatarrización de los 1.600 buses de transporte público, sin terminar el patio-portal, ni haber construido los 404 parqueaderos en las troncales, entre otros elementos estructurales que hacen incierto el panorama de sostenibilidad financiera de sistema, ocasionado que el distrito no tenga el margen de solvencia necesaria para asumir sus compromisos financieros bajándole su calificación en la perspectiva a largo plazo.

De igual forma, en el modelo financiero que se definió para la puesta en marcha de este Sistema por parte de las firmas IKON y SPS Asociados, se estableció que el punto de equilibrio económico para garantizar la rentabilidad de los operadores privados que participan en Transcribe, se lograría a través de la captación de los recursos que se obtendría vía tarifa por la movilización de una demanda de 475.102 mil pasajeros días, o en el peor de los casos, en un escenario cuya demanda diaria estimada no podía

reducirse de 406.800 pasajeros diarios.

Además, cabe anotar que según el modelo financiero para los consorcios encargados de la operación de Transcribe sus ingresos y utilidades dependen de la tarifa técnica, la cual debe asumir todos los costos fijos y variables, igualmente la forma de financiación será a través de kilómetros recorridos por tipología de buses, es decir ya sea por articulado, padrones y por busetones.

Ilustración 23 Formula Financiera para Remuneración de los operadores.

$$ICMAX = FNS_{i-m} * (KA_i + KP_i + KB_i)$$

donde,

KA_i = Ingresos por kilómetros recorridos por articulados;

KP_i = Ingresos por kilómetros recorridos por Padrones

KB_i = Ingresos por kilómetros recorridos por Busetones

FNS_{i-m} = Factor nivel de servicio en el periodo anterior al mes i

Fuente: Transcribe, 2013.

Y frente a escenarios atípicos en la movilización de la demanda por pasajeros, el modelo financiero establece en la minuta 43 del contrato de operación que los fondos de contingencia y de estabilización de tarifa se encargaran de garantizar las rentabilidades prescritas contractualmente para estos operadores privados.

Ilustración 24 Formula financiera para la retribución de los operadores.

$$ICMAX = PPC_i * (IS_i + TFC_i)$$

donde,

PPC_i = Participación porcentual del concesionario de operación en los egresos del sistema

IS_i = Ingresos generados por los viajes pagos en el periodo i

TFC = Traslado desde Fondo de Contingencias en el periodo i

Fuente: Informe financiero de Transcribe, 2014.

Conjuntamente, en la tarifa por kilómetros se le remuneran a estos operadores las inversiones por los articulados, padrones y busetones según concesionarios, de igual forma las inversiones en Gas natural para los vehículos, el aire acondicionado y hasta la adecuación para pasajeros con discapacidad, además se incorporan las remuneraciones por los costos fijos por conceptos de mantenimientos de los vehículos,

incluidos el mantenimiento general y las llantas, servicios públicos, impuestos, vigilancia, personal administrativo y operativo y aspectos tan cuestionables como: El costo asociado a la fiducia y los gravámenes financieros de los operadores.

Igualmente esta tarifa por kilometro tiene en cuenta el costo de capital y de endeudamiento tanto del Capex, o gastos de capital que es la cantidad que se gasta para adquirir o mejorar los activos productivos tales como edificios, maquinaria y equipos, vehículos con el fin de aumentar la capacidad o eficiencia de estos consorcios, así como en el endeudamiento adicional en la fase de implementación de este sistema que serán revisadas con los operadores cada 4 años, es decir mejor negocio imposible.

Ilustración 25 Formula financiera de Transcaribe.

anterior al periodo de ajuste;

$\Delta S M M L V_{i-1}$ = Variación del Salario Mínimo Legal Vigente certificado por el DANE para

al periodo de ajuste;



$\Delta C g_{i-1}$ = Cambio en el costo de combustible y sus derivados para la tecnología Gas Natural en el periodo $i - 1$, calculado a partir de la siguiente fórmula:

$$\Delta G N V = \frac{(G N V_i - G N V_{i-1})}{G N V_i} - 1$$

donde,

$\Delta G N V$ = Cambio en el comportamiento del precio del combustible GNV;

$G N V_{i-1}$ = Precio del metro cúbico de GNV certificado a Transcaribe S.A. por el (los) proveedor (es) del combustible a los concesionarios de operación de transporte del Sistema Transcaribe, para el periodo inmediatamente anterior. En caso de existir más de un proveedor el precio será el promedio aritmético.

$G N V_i$ = Precio del metro cúbico de GNV para el inicio del periodo (i) de ajuste certificado a Transcaribe S.A. por el (los) proveedor (es) del combustible a los concesionarios de operación de transporte del Sistema Transcaribe, para el periodo (i). En caso de existir más de un proveedor el precio será el promedio aritmético.

Fuente: Informe financiero de Transcaribe, 2014

Y en diciembre de 2015 se expide la convocatoria 003 de 2015 mediante el cual

Transcribe en su calidad de responsable de la porción número 2 de la operación del SITM, le entrega a la firma Cartagena social y complementaria S.A por medio de una licitación de un solo oferente, esta responsabilidad por 3 años y cuyo costo estimado del contrato será de \$38.719 millones de pesos, con ingresos operacionales de \$10.335,1 en el primer año, un ebitda de \$8.611 millones en 3 años, una rentabilidad por activos (ROA) del 29.1% y la alta tasa interna de retorno (TIR) del 17,38%.

Ilustración 26 Análisis Financiero de la operación 2 del SITM en Cartagena.

	Año 1	Año 2	Año 3
Relación Conductor Bus	2,1x	2,1x	2,1x
Ingresos Operativos*	10.335,1	14.064,2	14.420,7
Ingresos Kilometros Padrón*	2.382	6.089	6.295
Ingresos Kilometros Busetón*	1.100	1.524	1.579
Ingresos Componente Fijo	6.854	6.451	6.547
Tarifa Padrón General	980	1.025	1.068
Tarifa Busetón General	871	911	949
Opex*	7.601	11.145	11.462
CapEx*	2.899,5	2.098,9	2.106,2
EBITDA*	2.734	2.919	2.958
Mg. EBITDA	26,5%	20,8%	20,5%
ROA	-3,7%	15,0%	20,1%
ROE	-4,8%	20,2%	29,1%
Gastos Financieros	49	42	1
CFADS/DS	4,43x	5,16x	49,47x
Patrimonio/Deuda	3,3	2,9	2,2
Valor total del Contrato *	38.820		
Aporte Inicial*	3.360		
TIR	17,38%		
TIRAcc	18,22%		

* Cifras Expresadas en Millones de pesos



Fuente: Transcribe Convocatoria Publica 003 de 2015, Pag 20.

En conclusión, Transcribe es un sistema de transporte que no soluciona la actual crisis de movilidad en la ciudad, dado que este modelo no tiene como fin ampliar la oferta vial distrital, sino que se limita a intervenir 54 Km de los 654 Km del total de malla vial existentes, en donde, al distrito le ha correspondido asumir todos los costos económicos y fiscales derivados de la fase de pre-operación y de operación del sistema, para poder garantizarle las extraordinarias rentabilidades a estos operadores privados que se quedan con el 70% del total de la tarifa, mientras que a Transcribe (distrito) le

corresponde solamente el 4%.

3. EL NEGOCIO DE LA LIBRE COMPETENCIA EN EL SISTEMA DE ASEO EN CARTAGENA.

Con el vencimiento de los contratos concesión 001 y 002 de 2006 el 31 de junio de 2014, cuyo objeto era la prestación del servicio público domiciliario de aseo en las actividades de barrido y recolección por zonas exclusivas (ASE) de la ciudad, en la administración de Dionisio Vélez adopto la decisión de implementar el modelo de la libre competencia como la gran apuesta para resolver la grave situación de los residuos sólidos en Cartagena.

Según el último informe de interventoría en materia generación de residuos sólidos en la ciudad, en 2007 se ocasionaron más de 280.198 toneladas anuales, con una producción de 23.350 toneladas mensuales. Asimismo, en el 2008 la producción de residuos sólidos en Cartagena presento un crecimiento significativo al ubicarse en 290.063 toneladas anuales de residuos sólidos y una producción 24.172 toneladas mensuales en promedio.

En 2012, los resultados en materia de residuos sólidos no se revierten y la estrategia de los operadores privados en ese sentido para lograr disminuir estos volúmenes en la producción no se observan y la generación de los mismos se consolidó en la astronómica cifra de 318.734 toneladas anuales, con una producción 26.561 toneladas mensuales promedio.

Tabla 25 Evolución de residuos sólidos de Cartagena entre 2007 - 2013.

PERIODO		PACARIBE S.A. E.S.P.	URBASER S.A. E.S.P.	TOTAL	BASE PROPUESTA 2004	DIFERENCIA	
						TON	%
2007	TOTAL TONELADAS	145.129	135.069	280.198	229.885	50.313	21,9
	PROMEDIO TONELADASMES	12.094	11.256	23.350	19.157	4.193	21,9
2008	TOTAL TONELADAS	150.865	139.198	290.063	229.885	60.178	26,2
	PROMEDIO TONELADASMES	125.72	11.800	24.172	19.157	5.015	26,2
2009	TOTAL TONELADAS	160.950	142.833	303.783	229.885	73.898	32,1
	PROMEDIO TONELADASMES	13.413	11.903	25.315	19.157	6.158	32,1
2010	TOTAL TONELADAS	165.097	149.162	314.259	229.885	84.374	36,7
	PROMEDIO TONELADASMES	13.758	12.430	26.188	19.157	7.031	36,7
2011	TOTAL TONELADAS	165.231	150.966	316.197	229.885	86.312	37,5
	PROMEDIO TONELADASMES	13.769	12.581	26.350	19.157	7.193	37,5
2012	TOTAL TONELADAS	166.532	152.202	318.734	229.885	88.849	38,6
	PROMEDIO TONELADASMES	13.876	12.684	26.561	19.157	7.404	38,6
2013	TOTAL TONELADAS	197.726	186.968	380.716	229.885	150.831	65,6
	PROMEDIO TONELADASMES	16.227	15.580	31.726	19.157	12.569	65,6

Fuente: Unidad de Servicios Públicos de la secretaria general.

La razón que explican estos resultados es la evidente violación por parte de los concesionarios Urbaser y Pacaribe de la Cláusula Cuarta de los anteriores contratos de concesiones, correspondiente a las "Obligaciones de estos en Materia de Equipos", la cual establece que si las necesidades del servicio lo exigían en aras de garantizar la calidad del servicio y atender a todos los usuarios inscritos en el servicio, el Concesionario deberá incrementar el equipo utilizado para el desarrollo de la concesión, teniendo en cuenta el análisis de capacidad de recolección que se elaborara al final de cada vigencia entre la Interventoría de la operación y cada concesionario, tomando como soporte el volumen de toneladas movidas de residuos sólidos por ASE y el inventario del estado de los equipos que elabora anualmente la Interventoría.

Partiendo que la fecha de 2013 se generaron 380.716 toneladas anuales, representando ello un incremento del 65.6% de los residuos sólidos con respecto a lo estipulado en los estudios técnicos elaborados por los operadores y 61.982 toneladas adicionales en relación a las generadas en 2012, Aseo Urbano de la Costa S.A. E.S.P., (URBASER) en la vigencia de este contrato tan solo aumento una compactadora 25 YD3 adicional con respecto a las 9 que estaban funcionando para 2012; Una compactadora 16 YD3 con respecto a las 5 que estaban operando desde 2008; un ampliroll 15 M3 con respecto a los 5 que estaban en el 2012, además de no colocaron a operar ninguna de las 5 volquetas de 5M3 definidas en la propuesta base que les permitió obtener el contrato de concesión.

De otra parte, Promoambiental Caribe S.A. E.S.P.(PACARIBE) elimino una compactadora de 25 YD3 en enero de 2014 que estaban operando en 2012, igualmente, una compactadora 16 YD3 adicional que estaban realizando labores de recolección en 2012 y en enero de 2014 se redujeron 2 de las dispuestas en 2013, y como colofón suprimiendo para 2013 las 2 compactadoras 8YD3 y las Polinguinda 12 M3 definidas propuesta base para acceder a el contrato de concesión.

A partir de ello, se concluye que el número de equipos dispuestos para la prestación del servicio a medida que aumenta las toneladas de residuos sólidos generados, los “eficientes” operadores privados han venido disminuyendo su parque de equipos, mientras que este negocio les represento con el sistema de zonas exclusiva a los consorcios actuales unos ingresos corrientes mensuales de \$3.600 millones, con una utilidad de \$43.200 millones al año, y con una ganancia neta de 216 mil millones de pesos entre 2007 -2013.

Asimismo; por conceptos de servicios especiales y frecuencias adicionales Pacaribe ha obtenido entre 2011- 2013 (Enero –Agosto) \$10.542.31 millones y si cuantificamos los servicios especiales y las frecuencias extraordinarias entre 2011-2013 (Enero y Agosto), la suma se ubica en una extraordinaria cifra de \$12.876.423 millones en dos años.

En el caso de Urbaser entre 2011-2019 (Enero-Agosto), el monto total por concepto de servicios especiales fue de 3.869.077 millones de Pesos, esto equivale a una utilidad neta de estos operadores entre 2011-2013(Enero –Agosto) de 16.745.502 mil millones de pesos y como si fuera poco, estos consorcios no cumplieron con su obligación de trasladar los superávit por Concepto de los subsidios y las contribuciones facturadas y desde el mes de junio omitieron en sus respectivos balances, la obligación de transferir estos recursos al Fondo de Solidaridad y redistribución del Ingreso. (FSDRI).

Debido a esta situación, el distrito según los reportes de Urbaser arrojo un déficit cuyo monto total hasta Noviembre de 2013 fue de \$13.438.519 millones, el cual debía ser asumido por disposición del contrato de concesión de Aseo por el FSDRI. Hoy en día, la administración pasada para sanear esa situación destino más de \$11.311.161.044 Millones y la actual del alcalde manolo duque ha guardado silencio al respecto, avalado los abusos de estos operadores.

Tabla 26 Transferencia de Pacaribe al FSRI.

AÑO	TRANSFERIDO AL FSRI	POR TRANSFERIR AL FONDO DE FIDUCIA
2010 (Jul-Dic)	\$ 632.196.193	\$ 632.196.193
2011	\$ 744.491.650	\$ 744.491.650
2012	\$ 1.283.563.309	\$ 1.283.563.309
2013	\$ 1.806.722.152	\$ 1.806.722.152
TOTAL	\$ 4.466.973.304	\$ 4.466.973.304

Fuente: Actualización de datos de servicio de aseo. Unidad asesora de servicio, 2013.

Frente a este panorama, la gran solución aplicada fue el esquema de la libre competencia, sistema que se rige por las resoluciones de la CRA 351 y 352 de 2005, en el cual se incorpora en la tarifa de los usuarios a diferencia de la resolución de la CRA 151 -que regulaba el anterior modelo- el costo de comercialización que cubre la tarifa de los costos de facturación conjunta, además la actualización de los costos diferentes por cada componente.

Ello les permite utilizar varios parámetros como son el Índice de precios del Consumidor, el salario mínimo mensual vigente, y entre otros aspectos, perjudicar a los 233.968 mil usuarios al modificar la definición de la tarifa mensual con base al cálculo de las toneladas dispuestas en los últimos cuatro meses.

La gravedad de esta modificación es que el distrito no tiene una batería de indicadores técnicos que permitan verificar si la basura recolectada y traslada para su disposición final es cierta o no, debido que son precisamente los consorcios privados los que les suministran la información pertinente.

De la misma forma, se debe incluir en la tarifa según lo preceptuado en la resolución 351 de la CRA, los costos fijos como lo son: el costo de comercialización, el costo del barrido y la limpieza y el costo del manejo del recaudo fijo, sino también los costos variables, como son el costo recolección y de transporte, el costo del tratamiento de disposición final, el costo del manejo de recaudo variable y el costo del tramo excedente, lo cual les posibilitara tal como lo señala el estudio el nuevo sistema de aseo en Cartagena de la Unidad asesora de servicios públicos, no solamente el incremento de las tarifas, sino el aumento de las utilidades, ya que los ingresos obtenidos por concepto de la tarifa serán exclusivos de los actuales operadores.

3.1. CONTRATO DE CONCESIÓN VIAL DE CARTAGENA.

Un informe de auditoría de la Contraloría distrital de Cartagena establece que a través del Contrato NVAL– 0868804 se otorga la concesión del corredor de carga, cuyo valor inicial fue de \$ 66.019.000.000 millones a precios de octubre de 1997, discriminado así: Obras de infraestructura y rehabilitación por \$61.929.000.000 millones, Informes de interventoría por \$2.914.000.000 y Gastos de recaudos por valorización por \$1.176.000.000.

Este contrato inicial que ya incorporaba unas condiciones desfavorables para el distrito, al ser tasado a precios constantes de 1997, se ha sido modificado por 20 otrosí en lo transcurrido de la vigencia de esta concesión, representando cada uno de estos cambios introducidos, mejores beneficios al operador privado. Por ejemplo en el otrosí N.2 del 29 de agosto de 2000, se modifica la tasa interés corrientes pactada para el pago de contribución de valorización y el valor inicial de riego al pasarlo de \$ 15.000 mil millones a \$ 43.000 mil millones.

Al examinar la Tasa Interna de Retorno según el flujo de caja proyectado, los ingresos totales por concepto de esta operación fueron en los tres primeros años de \$28.150.155 millones y unos egresos totales de \$69.754.154 millones, para un flujo de caja negativo de \$41.591.299 millones.

Sin embargo, a partir del cuarto año hasta el quince, la curva cambia y el flujo de caja es positivo en \$109.916.283 millones, los ingresos totales son de \$157.456.845 millones y los egresos son de \$47.540.562 millones (Informe de Auditoría Gubernamental con enfoque integral con modalidad específica, Contraloría Distrital de Cartagena, 2010).

Ilustración 27 Evolución de los ingresos, egresos y flujo de caja de la Concesión vial en Cartagena entre 1998 - 2010.

(Cifras en miles)	
Ingresos por Peajes	\$ 93.861.251
Ingresos por Valorización	\$ 33.491.884
Total Ingresos	<u>\$127.353.135</u>
Egresos	<u>\$101.660.079</u>
Flujo de Caja Neto	\$ 25.693.056

Fuente: Informe auditoria Gubernamental Contraloría Distrital, 2010.

De otro lado, en el modelo financiero de este contrato de concesión se prescribió que la vigencia sería de 15 años, hasta que se alcanzara una Tasa interna de Retorno (TIR) de 17,22% a precios constantes de 1998, después de impuestos. En el primer año según el informe de la Contraloría, este operador obtiene ingresos por conceptos de valorización de \$ 10.391.675 a precios constantes y se ejecutaron egresos por valor de \$ 2.828.428.

De igual forma, al examinar la Tasa Interna de Retorno según el flujo de caja proyectado, los ingresos totales por concepto de esta operación fueron en los tres primeros años de \$28.150.155 millones y unos egresos totales de \$69.754.154 millones, para un flujo de caja negativo de \$41.591.299 millones. Sin embargo, a partir del cuarto año hasta el quince, la curva cambia y el flujo de caja es positivo en \$109.916.283 millones, los ingresos totales son de \$157.456.845 millones y los egresos son de \$47.540.562 millones (Informe de Auditoría Gubernamental con enfoque integral con modalidad específica, Contraloría Distrital de Cartagena, 2010).

Y si se realiza el análisis financiero del Equity, que es el aporte que realiza el inversionista en la etapa de diseño, programación y construcción en el contrato de concesión vial VAL -0868804, identificamos que según el informe de auditoría de la contraloría distrital de Cartagena, los aportes del inversionista se dieron en el año 3(2000) por un monto de \$17.455.175 y en el año 4(2002) los aportes realizados por este operador privado fueron de \$ 7.219.889, para un total de \$24.675.000, sin embargo, en el flujo de caja de la propuesta financiera presentada por este consorcio privado no se incluyen los aportes del equity, y si se incorporan los valores estimados a precios constantes de 1997; arrojando una tasa interna de retorno del 17,22 % que es la tasa pactada en la cláusula cuarta parágrafo quinto del contrato de concesión NVAL-0868804, como la rentabilidad del inversionista.

Tabla 27 Flujo de caja proyectado sin ingresos Equity.

FLUJO DE CAJA PROYECTADO SIN INGRESOS EQUITY									
Etapa	AÑO		Ingresos				Ingresos Totales	Egresos Totales	Flujo Neto
			Peaje	Valorización	Alcaldía	Equity			
1 Programación, diseño y construcción	1	1999	0	3.000.000	3.000.000	0	6.000.000	18.517.807	-12.517.807
	2	2000	0	3.000.000	3.000.000	0	6.000.000	31.173.435	-25.173.435
	3	2001	10.150.155	3.000.000	3.000.000	0	16.150.155	20.050.212	-3.900.057
Subtotal Etapa 1			10.150.155	9.000.000	9.000.000	0	28.150.155	69.741.454	-41.591.299
2 Operación Plena	4	2002	11.192.603	3.000.000	3.000.000	0	17.192.603	2.754.186	14.438.417
	5	2003	11.338.107	3.000.000	3.000.000	0	17.338.107	2.766.263	14.571.844
	6	2004	11485502	0	0	0	11.485.502	2.711.785	8.773.717
	7	2005	11657785	0	0	0	11.657.785	2.727.614	8.930.171
	8	2006	11832652	0	0	0	11.832.652	3.822.615	8.010.037
	9	2007	12010142	0	0	0	12.010.142	4.046.119	7.964.023
	10	2008	12190294	0	0	0	12.190.294	4.236.741	7.953.553
	11	2009	12373148	0	0	0	12.373.148	4.724.624	7.648.524
	12	2010	12558745	0	0	0	12.558.745	4.658.717	7.900.028
	13	2011	12747126	0	0	0	12.747.126	4.733.920	8.013.206
	14	2012	12938333	0	0	0	12.938.333	5.210.251	7.728.082
	15	2013	13132408	0	0	0	13.132.408	5.147.727	7.984.681
Subtotal Etapa 2			145.456.845	6.000.000	6.000.000	0	157.456.845	47.540.562	109.916.283
Total			155.607.000	15.000.000	15.000.000	0	185.607.000	117.282.016	68.324.984
TIR			17,22%						

Fuente: Informe de Auditoría gubernamental de la Contraloría distrital de Cartagena con enfoque especial, Pag 28.

Por ello, al analizar el periodo de recuperación de esta inversión cuyo el valor fue en precios constantes de 1997 de \$66.019.000.000 y si le sumamos los gastos asociados estos serían de \$35.641.079.376 para un total de egresos de \$101.660.079.376 y los ingresos obtenidos entre 1998 - 2010 fueron de \$127.353.153.951, garantizándole un flujo de caja acumulado de \$25.693.056.575, es decir, recuperando con creces la inversión realizada.

Tabla 28 Periodo de recuperación de la inversión.

Ingresos Totales Acumulados hasta 2010	\$ 127.353.135.951
➤ Peajes	\$93.861.251.056
➤ Valorización	\$33.491.884.895
Egresos Totales Acumulados hasta 2010	\$ 101.660.079.376
Flujo Neto Acumulado	\$ 25.693.056.575

Ilustración N°4

PERIODO DE RECUPERACION DE LA INVERSION			
Periodo	FLUJO ANUAL	FLUJO ACUMULADO	SALDO NETO
0	66,019,000,000	0	0
1	7,563,246,305	7,563,246,305	-58,455,753,695
2	-13,637,700,729	-6,074,454,424	-72,093,454,424
3	-19,541,857,169	-25,616,311,593	-91,635,311,593
4	55,227,515,954	29,611,204,360	-36,407,795,640
5	2,738,792,587	32,349,996,947	-33,669,003,053
6	8,036,111,149	40,386,108,096	-25,632,891,904
7	6,653,798,336	47,039,906,432	-18,979,093,568
8	10,396,983,090	57,436,889,522	-8,582,110,478
9	8,318,038,491	65,754,928,012	-264,071,988
10	8,584,038,283	74,338,966,295	8,319,966,295
11	8,389,575,807	82,728,542,102	16,709,542,102
12	8,983,514,473	91,712,056,575	25,693,056,575

Fuente: Informe Auditoria Gubernamental de la Contraloría Distrital de Cartagena, 2010.

De igual manera, dicho informe señala una serie de irregularidades en las que incurrió en el Otrosí N.9, tales como el hecho de que el departamento Administrativo de valorización distrital no contrato la intervención técnica y operativa en la ejecución de las obras correspondientes en sus 36 meses de duración.

Además, estas obras no tuvieron la adecuada planificación de tiempo e inversión, modificándose reiteradamente en el transcurso del desarrollo de este Otrosí N.9, que término ocasionado que su costo final fuera de \$16.930.918.641 en precios constantes de 1997, cuando el valor inicial fue de \$4.975.968.334, representando un incremento del 25,65%, igualmente en virtud de los establecido en dicho Otrosí todos los riesgos que anteriormente eran de los contratista fueron trasladados al distrito y al contabilizar los ingresos que han obtenido este concesionario por este negocio desde 2001 a septiembre de 2013, sumando recaudo de peajes y valorización se ubica en \$381 mil millones pero sólo reconocen como recibidos \$182 mil millones al traerlos a valor de 1997, según un informe de la oficina de valorización.

Esta estructura financiera le posibilita al concesionario según el flujo de pasajeros que está estimado en 44 mil pasajeros días en 4 peajes, los ingresos que le giran por concepto de valorización y la tasa interna de retorno fija establecida en el otrosi N.8 de 17,22% según estudio de Inverlink, recibir cerca de \$915.000 millones por recaudo de peajes y valorización, más \$260.000 millones por concepto de liquidación de la Tasa Interna de Retorno en 2021, mejorando significativamente con ello sus ganancias.

Tabla 29 Incidencia del OTROSI No.9 en el modelo financiero del proyecto segun actas con corte a junio 2010.

ACTIVIDADES DEL PROYECTO	Valor Inicial	Mayor Valor Obras del Proyecto	Valor Final
Obras de Infraestructura y rehabilitación	61.929.000.000	-	61.929.000.000
Interventoria	2.914.000.000	1.299.399.942	4.213.399.942
Costo recaudo valorización	1.176.000.000	-	1.176.000.000
Obras complementarias	-	15.631.518.641	15.631.518.641
VALOR OBRAS INICIALES	66.019.000.000	16.930.918.583	82.949.918.583
PORCENTAJE MAYOR VALOR		25,65%	

Fuente: Informe Auditoria Gubernamental de la Contraloría Distrital de Cartagena, 2010, Pag 31.

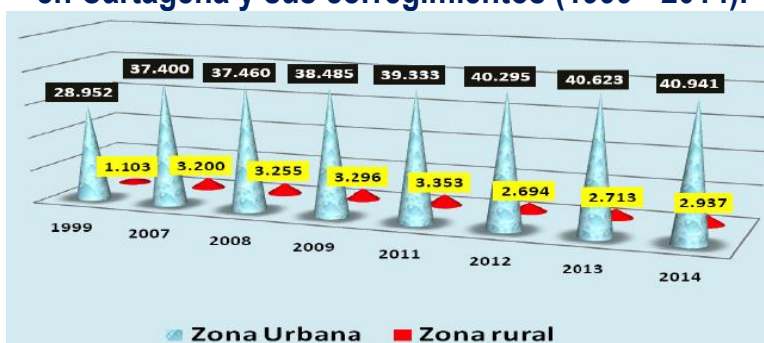
4. LA CONCESIÓN DEL ALUMBRADO PÚBLICO EN CARTAGENA: OTRO NEGOCIO MÁS GRACIAS A LAS PRIVATIZACIONES.

Con la Celebración del Contrato N.93333869 de 1998 entre la Alcaldía de Cartagena y la Unión Temporal de Energía, Suministro, Montajes y Construcciones S.A, (ISM S.A) y Electroconstrucciones LTDA, se entregó en Concesión el suministro, expansión, reposición, operación, mantenimiento y administración del sistema de alumbrado público en Cartagena a un operador privado, con el fin de convertir lo que era un servicio público esencial en un gran negociado. Este contrato fue modificado inicialmente por un Otrosí suscrito en noviembre de 1998, el cual le incorporo mejoras sustanciales a las ya favorables condiciones contractuales que gozaba el concesionario privado de este sistema.

En efecto, según un Informe de Auditoría especial elaborado por la Contraloría Distrital en Noviembre de 2014, se señala cómo se introdujeron cambios trascendentales en este contrato, como la cláusula decimotercera que se refiere a la retribución del operador, en donde se estableció como obligación del distrito retribuir el costo económico del suministro e instalación de las nuevas luminarias al contratante, que cuando inicio la concesión el distrito estaba compuesta por 30.055 luminarias con una potencia instalada de 6.082 KW y Hoy, 16 años después, se tienen 43.878 luminarias con una potencia de 6.228 KW.

Del total de esas luminarias, el 93% se encuentra en la zona urbana (40.941) y el 7% (2.937) en la zona rural. El crecimiento de la infraestructura del alumbrado público en estos 16 años ha sido simplemente del 46% para una media anual de 2.88%.

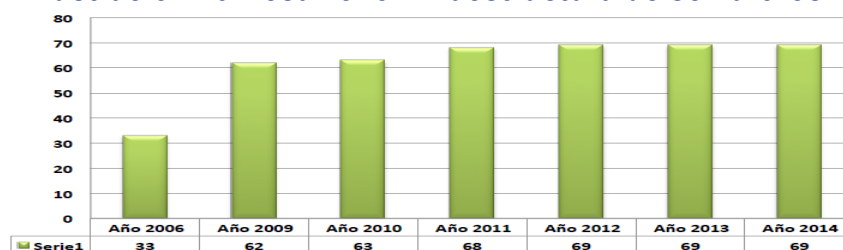
Ilustración Crecimiento en unidades de la infraestructura de alumbrado público en Cartagena y sus corregimientos (1999 - 2014).



Fuente: Informe de QBM, interventora del Contrato de A.P, 2015.

Asimismo, al analizar la evolución de la instalación de semáforos entre 2011-2014, se encuentra que se pasaron de 68 semáforos a 69 semáforos, lo que demuestra el avance poco significativo en el cumplimiento de unos de los objetivos fundamentales de la prestación de este servicio.

Ilustración 29 Desarrollo infraestructura de semáforos.



Fuente: Informe de QBM, interventora del Contrato de A.P, 2015, Pag 3.

De igual forma, la operación y el mantenimiento del contrato de concesión se financian también gracias a este Otro si, por la vía del recaudo del impuesto de Alumbrado Público, eximiendo al “eficiente” operador privado de realizar ningún tipo de inversión,

Este contrato que originalmente fue definido en su cláusula trigésima como de cuantía determinada, la cual estipulaba que, para los efectos fiscales, el valor del presente contrato en materia de repotenciación de las luminarias y de expansión no podía superar los \$8.500.000.000 en el primer año y para la operación y mantenimiento no podía exceder los \$1.400.000, es decir, un negocio avalado por la suma de \$9.900 millones. Sin embargo, gracias a este otro si, se terminó convirtiendo este contrato de cuantía indeterminada, lo que le ha permitido a este operador privado que obtenga unos ingresos operacionales por \$105.472 millones, con una Tasa interna de Retorno de 28.76%, cuando la CREG ha prescrito que la ganancia aceptable para este tipo proyecto no puede superar el 13,9%.

Tabla Valores presentes y resumen de resultados de los flujos de caja.

Valores Presentes y Resumen de Resultados de los Flujos de Caja \$ MM COL	Acuerdo 012/2002	% Uso de los ingresos	Real Hasta Mayo 31 2015 y Proyectado Hasta Dic 2018	% Uso de los ingresos
Ingresos	76.990		105.472	
Financieros	3.596	4,67%	3.962	3,76%
AOM	11.718	15,22%	16.847	15,97%
Energía	28.120	36,52%	36.582	34,68%
Facturación y Recaudos	1.721	2,23%	2.426	2,30%
Interventoría	3.061	3,98%	4.230	4,01%
Reposición	11.458	14,88%	13.060	12,38%
Expansiones	3.452	4,48%	3.996	3,79%
Alumbrado Navideño + Expansión Adicional	1.702	2,21%	2.273	2,16%
TIR Inversionista	27,69%		28,76%	
VP Inversionista	10,781		10,781	
TIR Proyecto	55,01%		57,33%	
VP Proyecto	13,972		19,032	
TD	16,00%		14,00%	
Indice de Inversiones(reposición expansiones)/Ingresos	21,58%		18,33%	
Valoración Contrato en Pesos Corrientes	410.747		385.678	

Fuente: Informe de QBM, interventora del Contrato de A.P, Pág. 11, 2015.

Con el agravante, que, al examinar el flujo financiero de esta concesión en el 2013, el recaudo proyectado se determinó en \$117.195.204.279, sin embargo, el recaudo real fue de \$25.732.747.299, esto es una diferencia de \$91.462.456.980. Esta desviación, se origina en la proyección del recaudo con base a un Índice de Precios del Consumidor (IPC) del 18,1%, tal como lo indica la Contraloría, cuando en ese año esta variable se ubicó en 1,94%.

Además, desde la década de los años noventa el país nunca ha tenido una inflación en estas proporciones, ocasionado en ultimas los recortes en recursos fundamentales como son los programas en expansión por parte del concesionario del alumbrado público, el cual tenía asignado un rubro de \$5,366.401.097 millones en 2013 y la inversión real en ese año fue simplemente de \$727,587, 989 millones. Pese a ello, se le permitió al operador obtener una utilidad neta que solamente entre enero y mayo de 2015 fue de \$9.065.700.31, gracias a la pignoración completa del impuesto de Alumbrado Público que pagamos todos los cartageneros.

De otro lado, los usuarios a lo largo de estos 15 años de concesión aumentaron en un 60,06% al pasar de 113 mil 516 a 148 mil 156, mientras que las tarifas de los cartageneros se han incrementado en un 246,58%, la facturación en 454,60% y los recaudos en un 459,71%, con un índice de recaudo efectivo del 94%.

Tabla 31 Información Comercial finalizando cada año.

	Información Comercial Finalizando Cada Año (Valores Medios)					
	1998			2013		
	Usuarios	Tarifa Media	Facturación \$ cop	Usuarios	Tarifa Media	Facturación \$ Cop
Estrato 1	17.656	Exento		4.150	17.419	72.297.080
Estrato 2	30.124	700	21.086.800	64.134	2.828	181.397.130
Estrato 3	28.365	1.530	43.398.450	36.853	5.591	206.053.800
Estrato 4	9.977	2.220	22.148.940	13.222	8.011	105.923.010
Estrato 5	8.414	2.910	24.484.740	7.728	10.551	81.545.150
Estrato 6	6.654	4.300	28.410.370	9.859	15.358	151.405.460
Comercial Regulado	7.605	3.00%	53.851.534	11.054	36.133	399.412.400
Industrial Regulado	292	3.20%	176.817.285	175	308.406	54.063.540
Oficial regulado	483	3.20%	20.808.654	708	143.212	101.365.500
No Regulados	4	3.20%	26.666.897	235	3.880.909	911.237.540
Subestaciones Eléctricas				31	98.972	3.058.220
Generadores/Auto generadores				7	8.424.088	58.126.210
Corregimientos Estrato 1	3.273	Exento				
Corregimientos Restantes	669	3.00%	1.710.747			
Totales	113.516			148.156		
Totales Sujetos Exentos	20.929					
Totales Sujetos Pasivos	92.587	4.530	419.384.417	148.156	15.698,88	2.325.885.040
Recaudos			387.930.586			2.171.271.220
Recaudos/Facturación			92,59%			93,35%
El % se aplicaba al valor de la factura de energía eléctrica incluyendo el cargo fijo del momento.			Como es sabido, el estrato 1 está exento del pago de alumbrado público pero solo los residenciales así que las tiendas y talleres que allí existen pagan como cualquier usuario comercial y/o industrial.			
En 15 años los incrementos son			Usuarios	Tarifa	Facturación	Recaudos
			60,02%	246,58%	454,60%	459,71%

Fuente: Informe de QBM, 2014.

5. SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA.

Según Una investigación de la Contraloría General de la República *Titulado Desarrollo de las concesiones portuarias en Colombia –sociedades portuarias regionales*, los puertos en esta ciudad fueron entregados en concesión por un periodo de 20 años a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A –SPRCAR y a otros operadores privados, por la Superintendencia de Puertos y Transporte mediante el contrato de concesión No 7 firmado el 8 de julio de 1993.

El objeto de este contrato le otorga al concesionario el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación y del Distrito de Cartagena; Adicionalmente le concede el uso temporal de los muelles, patios, bodegas y demás bienes a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación exclusivamente.

Teniendo en cuenta que el negocio portuario con carácter de servicio público se centra en dos actividades básicas, por un lado, la movilización de carga de exportación e importación que se genera en el país, y por otro el trasbordo que permite trasladar la carga que llega en grandes buques a otros más pequeños para ser redistribuidas a otros destinos.

En la actualidad el Puerto de Cartagena es el único puerto colombiano, que tiene su foco en el trasbordo y para terminar de garantizar este gran negociado después de la modificación u Otrosí No.005 de 1998, se le adicionó la modalidad de operación turística, como un nuevo servicio público.

Esta concesión le ha reportado a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena unos ingresos operacionales entre 1994 - 2008 por \$2.090.336 (Billones), una utilidad operacional de \$657.741 (miles de millones) en dicho periodo, una rentabilidad patrimonial entre 1994 - 2008 de 36,37% que se explica por el siguiente ejercicio

económico básico, en el año 2008 el ingreso promedio por tonelada movilizada fue de \$28.440 (pesos de 2009) y los costos operacionales asociados son de \$16.830.

Este negocio es tan rentable que la capacidad instalada del puerto de Cartagena era de 7,8 millones de toneladas, para el año 2008 y el movimiento acumulado de carga fue de 9,1 millones de toneladas, valor que muestra que la utilización del puerto superó en un 15% su capacidad instalada, son el primer Terminal Contenedor del país, manejando el 60% del volumen total y movilizan 40 millones de toneladas, atracando más de 1.600.000 contenedores en el 2012 y más de 4.900 naves atendidas.

Indicadores de los puertos de Cartagena.

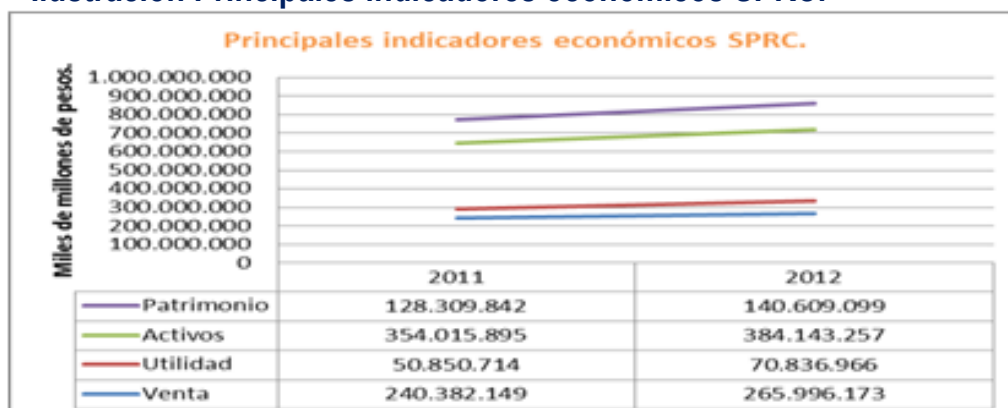
- Bahía de aguas profundas, protegida, libre de huracanes y mareas
- 54 puertos, terminales, marinas, embarcaderos, astilleros
- 17 de ellos dedicados al comercio internacional
- Primer puerto de contenedores del país, manejando cerca del 60% del volumen total
- Inversiones programadas de USD\$ 1,600 millones (2012 – 2015)
- Volúmenes año 2012
 - 40 Millones de Tons
 - 2,200,000 TEUS
 - 4,900 Naves atendidas
- Zona Industrial Exportadora mas importante de Colombia



Fuente: Ponencia presentada por la Sociedad portuaria de Cartagena en el foro organizado por la Andi 2012.

Y según la publicación del Centro de Estudios del Desarrollo y Competitividad (CEDEC, 2018) y la Cámara Comercio de Cartagena sobre las 200 empresas más grandes de Cartagena, encontramos que la SPRC cuenta con unos activos por \$466 mil millones, un patrimonio de \$98 mil millones y obtuvo utilidades netas en 2011 de \$50.850.174.000, las cuales en 2018 se aumentaron a más de \$70.836.966.000, con un incremento de las ganancias interanual del 39,30%, con unas ventas que pasaron de \$240.382 millones en 2017 a \$265.969.173.000 en 2018, consolidándose como la onceava empresa más grande de la ciudad.

Ilustración Principales indicadores económicos SPRC.



La contraprestación portuaria de los puertos de Cartagena para 2014 es \$2.949.734.766, lo representa:

- ✓ 4.6% de la utilidad del 2012 de la SPC.
- ✓ 1.10% de las ventas del 2012 de la SPC.
- ✓ 2.09% del patrimonio del 2012 de la SPC.

INDICE DE CRECIMIENTO.	
Venta	10,66%
Utilidad	39,30%
Activos	8,51%
Patrimonio	10%

Fuente: Cámara de Comercio de Cartagena, 2018.

Con la desventaja para el distrito que lo que cancelan todas las empresas que administran los 54 puertos de Cartagena por concepto de contraprestación Portuaria para 2014 fue \$ 2.949.734.766, lo que equivale al 4.6% de la utilidad neta; 1.10% de las ventas que esta realiza y el 2.09 % del patrimonio solamente la sociedad Portuaria Regional de Cartagena.

En últimas, todos estos contratos de concesiones están encuadrados en la política de la privatización en el marco del actual modelo de crecimiento y desarrollo económico, que estableció como variable principal de la economía nacional y distrital, la atracción del capital extranjero a cualquier costo, convirtiendo lo que anteriormente eran derechos fundamentales, en negocios rentables para ese gran capital foráneo.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

1. Ratia, Julio, Arena Manager Centro América y Caribe Agbar Bogotá, 7 julio 2011.
2. AFA Consultores, 2014.
3. Informe de Auditoría del balance Aguas de Cartagena, Contraloría Distrital, 2019.
4. Documento Conpes 3823 de 2014, Pag, 14
5. Informe Fitch o ratings sobre Distrito de Cartagena, 2016 Pag
6. Unidad de Servicios Públicos de la secretaria general.
7. Informe de Auditoría gubernamental de la Contraloría distrital de Cartagena con enfoque especial, Pag 28
8. Informe de QBM, interventora del Contrato de A.P, 2015.
9. Ponencia presentada por la Sociedad portuaria de Cartagena en el foro organizado por la Andi 2012.

EL SECTOR EMPRESARIAL EN CARTAGENA: ANTES Y DURANTE LA PANDEMIA.

Leonardo Jiménez Molinello, Director de Cedetrabajo Cartagena.

Uno de los sectores económicos más golpeado por los efectos del Covid-19 en la ciudad, es sin lugar a dudas, el sector empresarial. Este sector que, según el registro mercantil de la Cámara de comercio de Cartagena, contaba con 28.444 mil empresas a corte de 31 de diciembre de 2019, ha visto como, en lo corrido de la pandemia un numero significativos de sus empresas han cerrado, siendo principalmente las micros, las pequeñas y medianas empresas las más afectadas.

Por ello, en este documento de investigación realizaremos un análisis detallado de cuantas empresas existen en Cartagena y cuál es el tamaño de la mismas. De igual forma, revisaremos en que sectores económicos se encuentran localizadas estas empresas, y cuántos empleos generan este importante sector de la economía distrital.

1. DIAGNOSTICO DEL SECTOR EMPRESARIAL EN CARTAGENA.

Según el Registro mercantil de Cámara de Comercio de Cartagena, en la ciudad estaban inscritas 28.444 mil empresas a corte de diciembre de 2019, siendo el sector del comercio al por mayor y por

menor, y de reparación de vehículos, automotores y motocicletas, el renglón que cuenta con la mayor cantidad de empresas con 10.572 mil empresas. Seguido igualmente, del sector alojamiento de comidas con unas 3.200 mil empresas.

El sector de industria manufacturera es el tercer renglón con mayor cantidad de empresas en la economía local, sin embargo, este sector antes de la pandemia venía experimentando una reducción significativa del número de empresas. En efecto, entre el 2018-2019, se destruyeron 1.002 mil empresas, en este sector que es clave en materia de productividad, competitividad y generación de puestos de trabajos.

En el sector de actividades profesionales, científicas y técnicas existen 1.848 empresas, en el sector de la construcción contribuye con 1.842, en actividades artísticas, entrenamiento y de recreación hay 1.781; en actividades inmobiliarias 1.429, en el sector transporte y almacenamiento aporta 1.228, y en servicios administrativos y de apoyo tiene 1.162 empresas.

Actividad Económica	2017	2018	2019
Actividades Artísticas, de Entretenimiento y Recreación	804	689	1.781
Actividades de Atención de la Salud Humana y de Asistencia Social	459	463	624
Actividades de los Hogares Individuales en Calidad de Empleadores; Actividades No Diferenciadas de los Hogares Individuales como Productores de Bienes y Servicios para uso Propio.	3	1	1
Actividades de Servicios Administrativos y de Apoyo	543	574	1.169
Actividades Financieras y de Seguros	415	431	439
Actividades Inmobiliarias	985	1.033	1.429
Actividades Profesionales, Científicas y Técnicas	1.135	1.048	1.848
Administración Pública y Defensa; Planes de Seguridad Social de Afiliación Obligatoria	8	9	13
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	476	484	285
Alojamiento y servicios de comida	2.540	2.812	3.200
Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos Automotores y Motocicletas	10.624	10.806	10.572
Construcción	2.350	2.413	1.832
Distribución de Agua; Evacuación y Tratamiento de Aguas Residuales, Gestión de Desechos y Actividades de Saneamiento Ambiental	244	266	185
Educación	105	114	164
Explotación de Minas y Canteras	79	87	50
Industrias Manufactureras	3.033	3.196	2.194
Información y Comunicaciones	433	421	505
Otras Actividades de Servicios	458	550	850
Suministro de Electricidad, Gas, Vapor y Aire acondicionado	71	78	75
Transporte y Almacenamiento	1.146	1.133	1.228
Total general	25.911	26.608	28.444

Fuente: Cálculos propios con base al registro mercantil de Cámara de Comercio de Cartagena, 2019.

Gráfico, 1.

2. LA DESIGUALDAD EMPRESARIAL EN CARTAGENA, ES CRECIENTE E INJUSTA.

Otro de los aspectos que caracteriza el sector empresarial del Distrito, es la profunda y creciente desigualdad. Por ejemplo, al revisar la distribución de los activos empresariales de las 28.444 unidades económicas o empresas registradas en la ciudad, vemos como, estos instrumentos de generación de riquezas (Activos empresariales), superaron los \$75,4 billones en el 2019, con un crecimiento del 24,4 %, entre 2018-2019.

Sin embargo, el 91,4% de estas empresas en la ciudad son micros dedicadas en su mayoría al comercio y a la prestación de servicios y a pesar de ser, la principal forma empresarial del distrito, solamente participa con el 0,9% del total de los activos. Las Pequeñas y medianas que son el 8,1% de las empresas tienen el 14,8% de los activos, y las grandes empresas que tan solo son, el 0,6% del total, concentran el 84,2% de los activos.

	Participación en el Total de Empresas (%)	Participación en el Total de Activos (%)
Micros	91,4%	0,9%
Pymes	8,1%	14,8%
Grandes	0,6%	84,2%

Fuente: Cálculos de Cedetrabajo con base al registro mercantil de la cámara de comercio de Cartagena, 2019.

Gráfico, 2.

De igual forma, en un estudio realizado por Suarez y Martínez, 2016, utilizando como metodología aplicada para analizar la desigualdad empresarial en Colombia y la construcción del Coeficiente de Gini, que es una medida de distribución de un recurso o ingreso en un país, normalmente usada para calcular la desigualdad en ellos, pero puede utilizarse para medir cualquier forma de distribución desigual. El coeficiente de Gini toma valores entre 0 y 1, donde 0 se corresponde con la perfecta igualdad (todos tienen los mismos ingresos) y donde el valor 1 se corresponde con la perfecta desigualdad (un agente tiene todos los ingresos y los demás ninguno).

Coeficiente de Gini se calcula como una proporción de las áreas en el diagrama de la curva de Lorenz, la cual se construye a partir de los ingresos obtenidos acumulados por cada grupo homogéneo. En otras palabras, es una gráfica de concentración acumulada de la distribución de la riqueza superpuesta a la curva de la distribución de frecuencias de los individuos que la poseen, y su expresión en porcentajes es el índice de Gini.

ESQUEMA DEL COEFICIENTE GINI



Fuente: Suarez y Martínez, 2016.

Gráficamente, el Coeficiente de Gini es igual al área A del esquema 1. El área se obtiene a la gráfica la Curva de Lorenz, la cual divide la mitad del cuadrado que tiene un área de 1×1 . Para los propósitos de la presente investigación, las Curvas de Lorenz se construyeron a partir de una función polinómica de grado 2 (parábola), que más se ajuste a los ingresos obtenidos para cada grupo de ingresos, es decir, que tenga la menor desviación estándar o el mayor valor de R^2 .

Con la función que más se ajusta a la distribución acumulada de los ingresos por grupos homogéneos, se obtiene el área entre las curvas (entre la Curva de Lorenz de desigualdad y la curva de igualdad perfecta) por medio del método de integración. Este valor se multiplica por 2 para que el Coeficiente de Gini este en el rango de 0 a 1 y facilite su interpretación. Esta metodología fue aplicada para determinar la desigualdad en las utilidades para todas las empresas de Colombia (ampliando para todo el universo empresarial el alcance de la investigación de Espitia).

También se construyeron los Coeficientes de Gini para unos sectores industriales particulares comparando el tamaño de las empresas con el valor agregado y los activos. El Índice de Herfindahl e Hirschman (IHH) Es una medida, empleada en economía, que informa sobre la concentración económica de un mercado. Un índice elevado expresa un mercado muy concentrado y poco competitivo.

Los resultados de esta investigación a partir de la información de las Cuentas Nacionales Institucionales del DANE y del Sistema de Información de Reporte Empresarial (SIREM) de la Superintendencia de Sociedades para el año 2014, y del reporte de Registro Mercantil de Confecámaras se elaboró la distribución del Excedente Bruto de Explotación (EBE) y de las utilidades brutas por rangos de empresas.

Las 1'379.284 empresas en Colombia tienen un excedente bruto de \$262,3 billones que se distribuye de la siguiente manera: el 0,1% de las empresas (primeras 100) concentran \$43 billones, es decir el 16%; las primeras 1.000 empresas concentran el 34% de las utilidades brutas y las 27.000 empresas

tienen el 54%. Por su parte, las 1'273.017 microempresas, tan sólo tienen el 12% del excedente bruto de explotación, es decir \$32,2 billones (Suarez y Martínez, 2016)

DISTRIBUCIÓN DEL EBE Y LAS UTILIDADES BRUTAS POR EMPRESAS COLOMBIA (2014). (BILLONES DE PESOS)

	#Empresas	#Utilidades Brutas/Excedente Bruto de Explotación	Fuente	% Empresas	% EBE/Utilidades Brutas
Total	1.379.284	262.318	EBE Total		
Primeras 100	100	43.090	Utilidades Brutas	0,01%	16%
Primeras 500	500	75.387	Utilidades Brutas	0,04%	29%
Primeras 1000	1.000	90.402	Utilidades Brutas	0,07%	34%
Primeras 2000	2.000	105.154	Utilidades Brutas	0,15%	40%
Primeras 10000	10.000	135.468	Utilidades Brutas	0,73%	52%
Primeras 15000	15.000	140.346	Utilidades Brutas	1,09%	54%
Primeras 27 mil	27.544	141.324	Utilidades Brutas	2,00%	54%
Microempresas	1.273.017	32.191	EBE Hogares	92,30%	12%

Fuente: Suarez y Martínez, 2016.

Gráfico,3.

Con la información previamente descrita, se puede construir la Curva de Lorenz para las empresas en Colombia. En efecto, como se aprecia en el gráfico 2, la curva de Lorenz de menor desviación estándar y de mayor R2 (0,78) es el polinomio de grado 2 que se plasma en el gráfico. El área entre las curvas (Lorenz y de perfecta igualdad), es decir el Coeficiente de Gini es de 0,822. El resultado es consistente con el obtenido por Espitia (2016) para las primeras 25.000 empresas.

Y cuando analizamos la estructura empresarial de Cartagena, encontramos que esta cuenta con 28.444 empresas, con un total de activos de \$ 79,5 billones y unos ingresos de \$ 24.1 billones, de los cuales el 0,6 % del total de las unidades empresariales que son las grandes empresas, concentran el

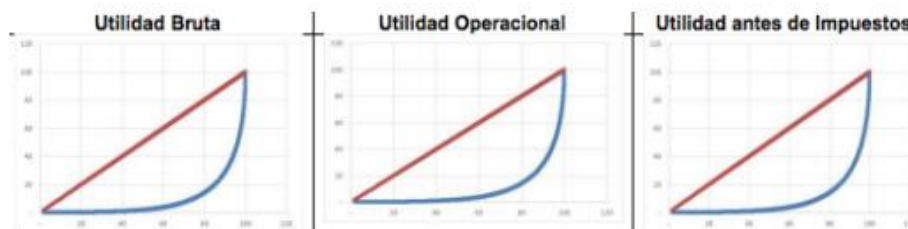
84,6% del total de los activos empresariales y el 47 % de los excedentes bruto de explotación económica.

Basado en los estados financieros de las 28.444 empresas publicadas por la Superintendencia de Sociedades en el Sistema de Información de Reporte Empresarial y el registro mercantil de la cámara de comercio de Cartagena, encontramos que la distribución de las Activos empresariales, las utilidades brutas, las utilidades operacionales y las utilidades antes de impuestos están altamente concentradas. En general, se observa que el Índice de Gini en el distrito, el cual mide la desigualdad entre 0 y 1 (siendo 1 la desigualdad completa), se encuentra en un rango entre 0,87 y 0,89.

Municipio	Número de Empresas	Número de Personas	Total Activos	Ingresos
Cartagena	28.290	1.21.398	79.526.147.936,906	24.144.364.072,989
Arjona	667	1.047	63.293.419,605	28.227.163,112
Arroyo Hondo	16	61	64.800,000	-
Calamar	115	188	7.984.879,246	1.837.653,843
El Tambo	98	178	76.085.840,743	14.267.294,952
Carmona de Buena Vista	583	1.741	834.999.177,803	8.302.807,874
Holbein	21	35	34.862,000	-
Salazar	149	202	3.713.325,056	22.214.681,310
María la Baja	201	229	8.542.427,329	948.625,941
San Cristóbal	13	10	28.590,000	-
San Constante	84	87	2.890.183,881	68.612,511
San Jacinto	190	491	14.156.519,176	1.952.000,000
San Juan de Nepomuceno	352	857	22.830.830,427	6.223.809,438
Santa Catalina	83	85	2.154.904,527	-
Santa Rosa	143	145	2.115.527,960	1.000.741,432
Soplayama	41	31	119.997,519	-
Turbaco	1.812	3.733	1.837.832.174,329	833.835.487,132
Turbano	160	383	100.200.832,567	91.090.249,407
Yulupa	91	126	571.082,460	858.095,711
Total general	32.709	130.929	82.864.036.710,934	28.184.787.997,049

Fuente: Registro Mercantil - Cálculos y diseño del CEDEC

Desigualdad por Activos empresariales: Al sumar los activos de las empresas, donde ésta fue mayor que cero (positiva), el valor ascendió a \$79,5 billones; de la cual, 200 empresas concentran el 86,4%; las pequeñas empresas que son 8,1 % participan con el 14.8 % de los activos, mientras que las micro pymes que son el 91,4% solo tiene el 0,9% de los activos, los que nos arroja un coeficiente de Gini de 0.90; esto es, casi un desigualdad empresarial absoluta, siendo uno de los peores indicadores a nivel mundial.



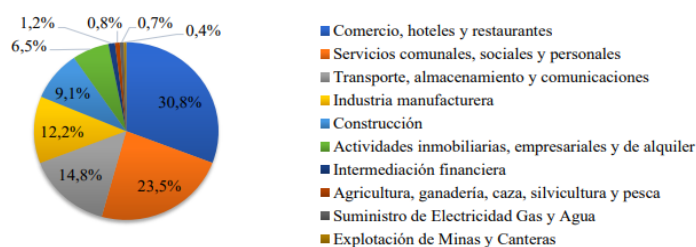
Fuente: *Calculo de Jiménez y Baños, 2018.*

Gráfico, 4.

3. LA GENERACIÓN DEL EMPLEO DEL SECTOR EMPRESARIAL EN CARTAGENA.

El número de ocupados en Cartagena fueron de 428.378 mil personas en el 2019, el 30.8% del total de estos puestos de trabajo se concentraron en actividades de comercio, hoteles y restaurantes con 132.048 puestos de trabajos, los servicios comunales, sociales y personales concentran el 23,5% con 100.587 puestos y las otras actividades que concentran un porcentaje alto de ocupados son: Transporte, almacenamiento y comunicaciones (14,8%), industria manufacturera (12,2%), construcción (9,1%), y actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler (6,5%).

DISTRIBUCIÓN DE OCUPADOS POR ACTIVIDAD ECONÓMICA EN CARTAGENA*TRIMESTRE MÓVIL SEPTIEMBRE- NOVIEMBRE 2019.



Fuente: *Grafico con base en DANE – GEIH, 2019.*

No obstante, con la llegada de la pandemia la situación del empleo que genera el sector empresarial se ha visto duramente contraído. Por ejemplo, vemos como en las ramas de la economía que se ha reducido más la población ocupada, es el sector comercio y reparación de vehículos, que entre abril –junio de 2020, tenía 70 mil ocupados, cuando el año pasado eran 87 mil, esto es, una reducción de 17 mil ocupados en un año.

Igualmente, el sector de la industria manufacturera que en el trimestre abril-junio de 2019, contaba con 57 mil ocupados y en la actualidad tiene 27 mil, esto es una pérdida de 30 mil ocupados en un año, en un renglón de la economía local que genera empleos bien remunerados y de calidad.

Además, en el sector de transporte y almacenamiento entre abril y julio (2020), contamos con 47 mil ocupados, cuando en el año pasado en dicho periodo teníamos 57 mil ocupados, en el sector comercio y alojamiento de comida de 38 mil a 37 mil, el sector de las actividades artísticas y de recreación de 48 mil ocupados a 31 mil, esto significa una reducción de 17 mil personas, solo en esta rama económica.

CARTAGENA								
Concepto	Sep - Nov	Oct - Dic	Nov 19 - Ene 20	Dic 19 - Feb 20	Ene - Mar	Feb - Abr	Mar - May	Abr - Jun
	Ocupados Cartagena	428	432	436	447	431	385	343
No informa	-	-	-	-	-	0	0	0
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3	3	2	2	2	2	2	2
Explotación de minas y canteras	1	1	1	1	1	1	1	1
Industrias manufactureras	42	41	38	43	43	39	30	27
Suministro de electricidad gas, agua y gestión de desechos	6	5	6	6	8	6	6	4
Construcción	38	39	38	39	35	32	27	27
Comercio y reparación de vehículos	84	88	87	91	84	78	72	70
Alojamiento y servicios de comida	50	52	53	53	53	49	43	37
Transporte y almacenamiento	58	60	63	64	58	49	47	47
Información y comunicaciones	6	5	4	4	4	5	5	5
Actividades financieras y de seguros	5	4	4	4	5	5	5	4
Actividades inmobiliarias	5	6	7	6	6	5	4	5
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	24	25	28	28	27	24	24	22
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	59	54	51	53	54	49	44	42
Actividades artísticas, entretenimiento recreación y otras actividades de servicios	47	51	53	54	51	41	35	31

Fuente: GEIH-DANE, 2020

Gráfico, 5.

Y por falta de flujo de caja están en riesgo que cierren unas 26.596 empresas en la ciudad, el 81%, con una afectación en el empleo por la pérdida de unos 261 mil puestos de trabajo, el 60% del empleo formal de la ciudad. Y no se trata de las grandes empresas, sino de los miles de micro y medianas que son la inmensa mayoría, recordemos que el 93 % del tejido empresarial en la ciudad, son micro, pequeñas y medianas, que son las que generan la mayor empleabilidad en la ciudad.

Es bueno aclarar, no obstante, que los problemas de los empresarios vienen desde antes de la pandemia, y entre sus causas está el modelo económico actual que privilegia el capital extranjero y abandona a su suerte al empresariado nacional. Lo que ha hecho el Covid 19 es recrudecer la crisis de este sector de la economía.

En el estudio que hicimos desde Cedetrabajo indicamos como, las zonas de la ciudad donde se proyecta la mayor mortalidad empresarial, es en la Localidad Histórica y del Caribe Norte, que aún, a pesar de las medidas del gobierno distrital todavía permanecen en riesgo por la contracción tan dura del ingreso 12.300 empresas, igualmente 1,800 empresas del Centro Histórico, y 1.000 en

Bocagrande, Getsemaní y Manga. En la Localidad Industrial y de la Bahía están en riesgo 3.194 empresas y 570 en la Localidad de la Virgen y Turística.

En conclusión, en este análisis se demuestra cómo, antes de la pandemia el sector empresarial en el distrito venía presentado unas dificultades estructurales a causa del modelo económico vigente. En especial, para las pequeñas y medianas empresas, que han visto cómo sus márgenes de ganancias, la distribución de los activos empresariales, y los excedentes brutos de explotación económica, son acaparados en unas pocas grandes empresas, principalmente extranjeras.

Mientras que, unidades económicas como las PYMES, que son las que más empleos crean en el distrito, tienen una participación marginal en las utilidades que genera el sector, siendo prácticamente empresas de subsistencias. además, estas empresas son las que mayoritariamente se ven más afectadas por las importaciones subsidiadas de otras latitudes, gracias a los TLCs. Situación que se agudizo aún más, debido a la peor pandemia de los últimos 100 años en el mundo.

Por ello, las medidas que debió implementar el gobierno nacional para respaldar este sector debieron ser contundentes y oportunas. Sin embargo, esto no fue así, y se vio reflejado el hecho que, ni siquiera fueron capaces de financiar adecuadamente el subsidio a la nómina de las empresas, en especial de las PYMES, que hubiera sido un gran alivio para el empresariado tanto nacional como local, entre otras medidas de política fiscal que se pudieron llevar acabo, y que no se tomaron y que eran tan necesarias, en un país que ha tenido uno de los aislamientos obligatorios(cuarentena) más largos del mundo. Por ello, esperar que los impactos en materia de recuperación económica y social no sea realmente drásticos, resulta ser una apreciación carente de rigor, al igual que decir que, de esta situación saldremos pronto, si no lograr primero modificar la orientación económica vigente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

1. *Registro mercantil de la cámara de comercio de Cartagena, 2019.*
2. *Gran encuesta integrada del DANE-3 Trimestre 2019, anexos de empleo.*
3. *La desigualdad empresarial en Colombia, Suarez Aurelio y Martínez Manuel, 2016.*
4. *La estructura desigualdad social en Cartagena de CEDETRABAJO Cartagena, 2019.*

