

Revista Jurídica Mario Alario D´Filippo
Universidad de Cartagena
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Revista de Derecho
Law Review



Nro. 9

Enero - Junio 2013



**Universidad
de Cartagena**
Fundada en 1877

Revista Jurídica Mario Alario D´Filippo	Cartagena (Colombia)	Vol. V	Nro. 9	PP. 1-179	Enero – Junio	2013	ISSN 2145-6054
--	-------------------------	--------	--------	-----------	------------------	------	-------------------



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
1827

Revista Jurídica Mario Alario D'Filippo

Volumen V Ejemplar No. 9 Enero – Junio 2013

ISSN: 2145-6054
ISSN Electrónico: 2256-2796

Derechos Reservados

Universidad de Cartagena

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

GERMÁN ARTURO SIERRA ANAYA
Rector

EDGAR PARRA CHACÓN
Vice Rector Académico

ROBINSON MENA ROBLES
Vice Rector Administrativo

JESÚS OLIVERO VERBEL
Vice Rector de Investigaciones

MARLY MARDINI LLAMAS
Secretaria General

ÍNDICE

	Página
DERECHO SOCIETARIO	9
DEBERES DE LAS SOCIEDADES INSCRITAS: UN ESTUDIO EN EL DERECHO DEL MERCADO DE VALORES COLOMBIANO. <i>Duties of registered societies: A legal study of the colombian stock market.</i> Camilo E. Quiñónez Avendaño	10
DERECHO PÚBLICO	30
MODELO CONCESIONAL DE OBRAS PÚBLICAS APLICADO EN LOS PERÍMETROS URBANOS. UNA ALTERNATIVA DE POLÍTICA PÚBLICA EFICIENTE. PERSPECTIVA DESDE EL AED. <i>Concessional model of public works applied in urban perimeters.</i> <i>An alternative of efficient public policy. Perspective from the Economic Analysis of Law.</i> Raúl Fernando Guerrero Durango	31
DERECHO PRIVADO	47
GESTACIÓN POR SUSTITUCIÓN. IMPLICACIONES JURÍDICAS Y BIOÉTICAS EN EL DERECHO PROYECTADO ARGENTINO. <i>Gestation by substitution. Legal and bioethical implications in the Argentinian projected Law.</i> Carina Susana Jorge	48
EL DERECHO DE FAMILIA ¿EN DIRECCIÓN A UNA FLEXIBILIZACIÓN DE LA FAMILIA, EL MATRIMONIO Y SUS ELEMENTOS FUNDAMENTALES? <i>Family Law. Towards a relaxation of family, marriage and its fundamental elements?</i> Cristian David Jurado Ferrer	62
DERECHO PENAL Y CRIMINOLOGÍA	88
SENTIDO Y ALCANCE DE LOS “ESTADOS SIMILARES”. <i>Meaning and significance of the “similar States”.</i> José Fernando Botero Bernal	89
CONTORNOS DEL DEBIDO PROCESO EN EL DERECHO COLOMBIANO (I). TRES LECTURAS INTEGRADORAS EN TORNO A LA PRESUNCIÓN DE INOCENCIA. <i>Outlines of due process in the Colombian law (I).</i> <i>Three integrative lectures about the presumption of innocence.</i> Miguel Antonio Morón Campos - Heriberto Antonio Díaz Arrieta	105
LA INSEGURIDAD Y EL TEMOR AL DELITO EN LA SOCIEDAD GLOBAL. <i>Insecurity and fear to crime in global society.</i> Carlos Alberto Elbert	128

FILOSOFÍA DEL DERECHO	146
ASPECTOS CONCEPTUALES, METODOLÓGICOS Y NORMATIVOS DE LA PONDERACIÓN. <i>Conceptual, methodological and normative aspects of balancing.</i>	147
Yezid Carrillo De La rosa Lisbeth Johanna Reyes Carrillo	
TRES MODELOS EXPLICATIVOS DE LAS TENSIONES ENTRE CONSTITUCIONALISMO Y DEMOCRACIA EN AMÉRICA LATINA. <i>Three explicative models of the tensions between constitutionalism and democracy in Latinamerica.</i>	159
Daniel Eduardo Flórez Muñoz	
RESEÑAS	169
“CONTEXTO HISTÓRICO, BIOGRAFÍA Y PROYECCIÓN INSTITUCIONAL DEL JURISTA D. DIEGO ANTONIO NAVARRO MARTÍN DE VILLODRES EN ESPAÑA Y EN EL CONTINENTE AMERICANO”.	170
<i>“Historical context, biography and institutional projection of the jurist D. Diego Antonio Navarro Martín de Villodres in Spain and the American continent”.</i> Paulo Bernardo Arboleda Ramírez	
RESEÑA DE LA OBRA “THEOLOGIANS AND CONTRACT LAW” DE WIM DECOCK. <i>Review of the work “Theologians and Contract Law” by Wim Decock.</i>	177
Andrés Botero Bernal	
INSTRUCTIVO PARA LA PUBLICACIÓN DE ARTÍCULOS.	182

MODELO CONCESIONAL DE OBRAS PÚBLICAS APLICADO EN LOS PERÍMETROS URBANOS. UNA ALTERNATIVA DE POLÍTICA PÚBLICA EFICIENTE. PERSPECTIVA DESDE EL AED.*

*Concessional model of public works applied in urban perimeters.
An alternative of efficient public policy.
Perspective from the Economic Analysis of Law.*

Raúl Fernando Guerrero Durango**

Fecha de Recepción: 13 de febrero del 2013

Fecha de Aceptación: 4 de marzo del 2013

SUMARIO: 1. Introducción; 2. Descripción del modelo concesional de obra pública en Colombia; 3. Configuración económica del contrato de concesión en Colombia; 4. Condiciones viales de Cartagena, previo diseño del proyecto corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena; 5. Descripción del modelo concesional de obra pública en la ciudad de Cartagena a la luz del proyecto “corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena”; 5.1. Modelo financiero del proyecto concesionado; 5.2. Descripción técnica; 5.2.1. Flujo vehicular; 6. Concepto de eficiencia–perspectiva de costo beneficio; 6.1. Mejoramiento de la malla vial; 6.2. Pago de peaje y el excedente del consumidor; 6.3. Maximización del beneficio social; 6.4. Funcionalidad del sistema concesional como modelo de política pública del contrato de concesión de obra pública. Una alternativa para el mejoramiento y el desarrollo urbano; 7. Conclusiones; 8. Referencias bibliográficas.

* Se trata de un artículo de investigación apoyado y aprobado institucionalmente por la Universidad Externado de Colombia, Facultad de Derecho, Grupo de Investigación del Departamento de Derecho Económico. Finalizada el segundo semestre del año 2012. Para obtener el trabajo completo, se puede acceder a los archivos de la Universidad Externado de Colombia, o al correo del autor.

** Abogado Titulado de la Universidad de San Buenaventura, Especialista en Derecho Administrativo de la Universidad Libre de Colombia, Magister en Derecho Económico de la Universidad Externado de Colombia. Correo electrónico: rguerrerodurango@gmail.com

COMO CITAR ESTE ARTÍCULO (APA 6th)

Guerrero Durango, R. F. (2013). Modelo concesional de obras públicas aplicado en los perímetros urbanos. Una alternativa de política pública. Perspectiva desde el AED. (Y. Carrillo De la rosa, Ed.) *Revista Jurídica Mario Alario D'Filippo*, V (9), 31-46.

RESUMEN

El objetivo de este artículo, que fue producto de un proyecto de investigación, es el de demostrar mediante la aplicación de una metodología cartesiana, inductiva, que las políticas públicas en materia de desarrollo urbano y vial, con el apoyo de los particulares generan mayores beneficios que con el monopolio estatal. Para tales efectos, elementos del análisis económico del derecho fueron fundamentales para llegar a esta conclusión. Fue así como, se tomó un caso particular y concreto de un proyecto vial en la ciudad de Cartagena de Indias, esto es, Corredor de Acceso Rápido a la Variante de Cartagena.

PALABRAS CLAVE

Concesión, eficiencia, política pública, excedente del consumidor

ABSTRACT

The object of this article, product of an investigation project, is to demonstrate with an inductive and Cartesian methodology application, those public political beliefs of urban and public road development with a private support is more helpful than state monopoly. For such purposes, the law and economics is basic to get the conclusion. It was as well as a particular case was taken from a road project in the city of Cartagena de Indias, namely, Quick Access Corridor of Cartagena.

KEY WORDS

Concession, efficiency, public policy, consumer surplus.

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento pretende plantear una alternativa de análisis relacionada con los resultados eficientes desprendidos de los modelos concesionales que tienen su fuente legal en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, y más específicamente aquellas que hacen mención de los proyectos de infraestructura vial estipulados en la Ley 105 de 1993, norma que desarrolla de manera más prolífica el esquema económico de la tipología contractual que nos ocupa.

Este análisis se plantea bajo la perspectiva de la eficiencia que genera un modelo de política pública como el indicado, analizada la eficiencia desde la maximización del beneficio social, el excedente del consumidor, y los bajos costos para el sector público, ya que en este caso no es necesario que concurra su esfuerzo presupuestal para la ejecución del proyecto. Por tanto, en este evento el Estado no realiza sacrificios presupuestales y la ciudadanía compensa el uso de una importante malla vial mediante el pago de una tarifa de peaje u otra modalidad pactada contractualmente como es la contribución de valorización, al tiempo que el contratista recupera su inversión.

2. DESCRIPCIÓN DEL MODELO CONCESIONAL DE OBRA PÚBLICA EN COLOMBIA

Dentro de la tipología legal en materia de contratos celebrados por la administración pública, encontramos el contrato de concesión. Esta modalidad de contratación tiene fuente legal expresa, tal y como se verá en este capítulo de manera detallada.

Esta tipología denominada contrato de concesión, viene desarrollada en su sentido jurídico por el artículo 32 de la Ley 80 de 1993, disposición respecto de la cual se logra desprender una configuración económica para esta dimensión del ámbito de la contratación del Estado. Además, en cuanto a concesiones para la construcción, mantenimiento y operación de infraestructura vial, el Congreso de la República expidió la Ley 105 de 1993.

Estas disposiciones legales, tienen una formulación muy concreta, y es la de desarrollar proyectos públicos con el aporte económico de la iniciativa privada para diversos objetos contractuales, dentro de los cuales se encuentra, además de la prestación y explotación de un servicio público, el de la construcción de una obra pública. Sobre los elementos y características legales del contrato de concesión, la jurisprudencia se ha expresado en varias ocasiones.

Dentro de estas modalidades se puede observar, además de la prestación u operación de un servicio público y la explotación de bienes del Estado, el de creación, conservación, mejoramiento, construcción, y explotación de infraestructura vial.

3. CONFIGURACIÓN ECONÓMICA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN EN COLOMBIA

Uno de los aspectos clave para identificar la estructura económica del contrato de concesión, son los recursos que dispone dicho acuerdo negocial para la ejecución de las obligaciones derivadas del objeto contractual. Esta perspectiva es adoptada por el Honorable Consejo de Estado (2007).

En ese orden de ideas, en los contratos de concesión, los aspectos financieros están estructurados en: (I) la obligación del concesionario de financiar la totalidad del objeto del contrato, (II) el pago del total del valor del contrato y de todos los costos relacionados en la propuesta con el recaudo del peaje que se produzca durante la etapa de operación de la concesión, (III) la cesión al concesionario del derecho a ese recaudo, (IV) la constitución de un fideicomiso y del consiguiente patrimonio autónomo, al que el concesionario debe aportar los recursos necesarios para la ejecución del contrato, y al cual también debe transferir los derechos patrimoniales derivados del contrato, esto es, entre otros, el derecho al recaudo del peaje. Significa entonces que, en principio, el objeto de la concesión se realiza con recursos del concesionario, tanto los que aporta como los que recibe por concepto del recaudo del peaje, en virtud de la cesión de este recaudo que en el mismo contrato se le hace.

Se tiene entonces, que el modelo concesional incentiva el lucro, la iniciativa privada, la realización de proyectos de inversión con protagonismo particular en cuanto a su realización, pero conmutativamente, hay un beneficio del Estado concedente, que se ven reflejados en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

4. CONDICIONES VIALES DE CARTAGENA, PREVIO DISEÑO DEL PROYECTO CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA

Según estudio técnico con que cuenta el Distrito de Cartagena de Indias, se estableció administrativamente en el de un plan de inversiones la necesidad de ampliar la malla vial del perímetro urbano de la ciudad de Cartagena. Esto por cuanto, se estableció la identificación física de dichas vías, produciéndose como hallazgo que las vías de acceso a la Zona Portuaria y a la Zona Industrial de Mamonal, Comercial y Portuaria, se constituían en una restricción para lograr los objetivos del Plan de Inversiones, por el deterioro de la infraestructura vial urbana, su falta de capacidad y las restricciones que generaban al atravesar zonas con uso comercial, así como una mezcla de transporte pesado y liviano. Estas deficiencias ocasionaban elevados niveles de congestión en los tramos críticos y en los cruces con las vías principales, incrementando los costos de operación del transporte, y demoras en los desplazamientos.

5. DESCRIPCIÓN DEL MODELO CONCESIONAL DE OBRA PÚBLICA EN LA CIUDAD DE CARTAGENA A LA LUZ DEL PROYECTO “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”

A la luz de lo verificado en el Proyecto de Pliego de Condiciones de la Licitación Pública No. Val 002 de 1997, el Distrito de Cartagena contó con un estudio elaborado por la misma Entidad Territorial que justificó la adopción del proyecto concesionado “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”. Según se tiene en el documento aludido, el proyecto conectaría la ciudad a través de las Zonas Portuarias e Industrial del Bosque y la Zona Industrial de Mamonal, con las vías nacionales de acceso a la ciudad denominadas “Variante de Cartagena” y “Variante Gambote–Mamonal”.

5.1. Modelo financiero del proyecto concesionado

Se tiene que para los efectos del modelo financiero del Contrato de Concesión objeto de este análisis, y con base en el proceso licitatorio, se estipuló que la recuperación de la inversión que hace el Concesionario es remunerada mediante modalidades especiales, no contra Presupuesto Distrital, pues ello atentaría contra la estructura financiera consagrada en la tipología del contrato en comento, razón por la cual es de aclarar, que el contrato principal consagraba varias etapas o fases que fueron abordadas por el concesionario, tales como: etapa de programación, diseño, construcción y operación plena; esta última implica *per se*, la instancia donde se verifica financieramente el esquema del contrato en su punto más sensible y complejo, como quiera que supone la recuperación de la inversión.

Fue así como, se consagró en los Pliegos de Condiciones, en el Contrato No. 0868804 de 1998 que la recuperación de la inversión estaría sujeta a que el flujo de caja permita alcanzar un valor numérico porcentual conocido como Tasa Interna de Retorno–TIR, valor este que fue estipulado en un 17,22%, y que supone el hecho de que el equilibrio contractual se garantizó al obtener el ingreso esperado financieramente.

En relación con lo anterior, el tiempo de operación fluctúa, ya que puede reducirse o puede aumentarse dado el comportamiento de dos variables a saber: 1. Flujo vehicular y 2. Tarifa Decretada por el Concedente. Es decir, si el flujo vehicular aumenta en una proporción mayor de la esperada en armonía con el factor inflacionario, el tiempo de operación puede reducirse si ello permite alcanzar la TIR.

5.2. Descripción técnica

En la etapa de operación plena, entendida como aquella cuya correspondencia está en el funcionamiento de Las Estaciones de Peaje, podemos encontrar la gráfica que atiende a dicha etapa. Estas estaciones a partir de las cuales se cobra la tarifa de la misma denominación –Peaje-, a los vehículos que transitan dentro del corredor vial, son cinco, y se encuentran ubicadas dentro del perímetro urbano de la ciudad de Cartagena de Indias.

La vía concesionada tiene 27 Kilómetros de extensión, y va desde la zona Portuaria ubicada en el Barrio de Manga, hasta la zona Industrial de Mamonal y otras conexiones con vías nacionales.

5.2.1. Flujo vehicular

El siguiente cuadro ilustra de manera detallada el comportamiento del tráfico en la vía concesionada “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”, con relación a las cinco estaciones de Peaje, a partir del inicio de la etapa de operación el 1 de agosto del año 2001, y posteriormente con el inicio de la etapa de operación plena en diciembre el año de 2002.

Flujo Vehicular mensual de agosto de 2011 a Febrero de 2012

mes	Bazurto	Ceballos	India	Heroica	Corralito	sumatoria estaciones	sumatoria Periodo	Porcentaje de incremento
ago-01	0	0	0	39.703	10.631	50.334		
sep-01	0	0	0	39.119	9.716	48.835		
oct-01	0	0	0	38.812	9.188	48.000		
nov-01	0	0	94.488	39.483	9.297	143.268		
dic-01	0	0	111.056	47.439	9.965	168.460	458.897	
ene-02	0	0	110.688	55.226	9.951	175.865		
feb-02	0	0	105.864	52.555	9.193	167.612		
mar-02	0	0	110.347	51.517	10.233	172.097		
abr-02	0	110.484	110.484	39.141	10.072	270.181		
may-02	0	135.940	103.097	40.628	10.009	289.674		
jun-02	0	135.836	103.153	40.044	9.620	288.653		
jul-02	0	149.986	110.452	43.408	10.861	314.707		
ago-02	0	152.746	107.550	43.898	11.495	315.689		
sep-02	0	193.783	105.188	43.756	10.376	353.103		
oct-02	0	268.487	110.465	48.710	11.108	438.770		
nov-02	0	262.747	103.583	47.939	10.502	424.771		
dic-02	223.658	302.187	110.942	51.616	11.220	699.623	3.910.745	752,21%
ene-03	200.829	277.429	104.524	51.886	10.919	645.587		
feb-03	186.567	256.532	101.091	48.757	10.428	603.375		
mar-03	198.589	271.605	108.087	56.168	11.349	645.798		
abr-03	199.350	259.517	99.377	55.455	11.685	625.384		
may-03	203.807	275.177	108.017	58.352	11.109	656.462		
jun-03	186.780	265.265	98.048	54.400	9.927	614.420		
jul-03	209.909	298.051	111.887	61.002	10.776	691.625		

mes	Bazurto	Ceballos	India	Heroica	Corralito	sumatoria estaciones	sumatoria Periodo	Porcentaje de incremento
ago-03	203.271	277.907	105.788	59.865	9.658	656.489		
sep-03	198.067	284.684	108.142	59.730	10.875	661.498		
oct-03	217.380	295.625	112.707	62.838	11.422	699.972		
nov-03	182.659	276.289	102.265	58.710	10.433	630.356		
dic-03	247.778	327.357	105.085	63.867	11.479	755.566	7.886.532	101,66%
ene-04	213.341	296.616	105.902	64.738	11.920	692.517		
feb-04	187.046	267.152	103.395	60.427	11.067	629.087		
mar-04	191.369	277.722	111.825	63.188	11.741	655.845		
abr-04	176.788	255.622	101.163	59.897	11.483	604.953		
may-04	183.893	266.756	105.230	63.942	10.916	630.737		
jun-04	177.032	260.765	103.661	61.269	11.093	613.820		
jul-04	187.795	270.073	106.332	62.815	12.338	639.353		
ago-04	175.701	268.142	107.770	63.759	13.000	628.372		
sep-04	178.868	268.558	108.662	61.002	13.083	630.173		
oct-04	185.807	283.178	105.710	65.275	13.816	653.786		
nov-04	178.806	266.914	96.129	63.079	14.935	619.863		
dic-04	223.460	308.413	105.815	66.589	15.267	719.544	7.718.050	-2,14%
ene-05	183.949	271.784	99.916	61.971	14.623	632.243		
feb-05	171.714	251.769	97.736	58.909	13.645	593.773		
mar-05	177.717	275.720	105.353	63.409	14.809	637.008		
abr-05	186.672	284.346	108.297	64.679	16.261	660.255		
may-05	192.743	283.365	106.067	65.026	14.778	661.979		
jun-05	189.647	284.037	112.893	65.662	15.130	667.369		
jul-05	189.068	284.823	108.583	65.648	14.804	662.926		
ago-05	199.924	293.168	115.144	68.848	15.209	692.293		
sep-05	196.798	285.592	110.989	67.974	14.562	675.915		

mes	Bazurto	Ceballos	India	Heroica	Corralito	sumatoria estaciones	sumatoria Periodo	Porcentaje de incremento
oct-05	201.623	295.304	109.923	68.862	15.872	691.584		
nov-05	187.146	284.059	104.424	67.075	14.590	657.294		
dic-05	236.878	332.208	111.445	75.680	15.491	771.702	8.004.341	3,71%
ene-06	201.355	284.134	106.182	73.289	15.797	680.757		
feb-06	180.892	258.206	107.033	69.414	13.346	628.891		
mar-06	197.463	286.724	119.773	75.608	15.140	694.708		
abr-06	190.449	264.807	102.656	69.944	14.628	642.484		
may-06	195.844	279.755	114.441	68.236	16.511	674.787		
jun-06	192.027	279.464	114.264	77.240	15.200	678.195		
jul-06	208.610	280.039	111.037	77.025	14.580	691.291		
ago-06	213.358	288.462	119.142	81.666	16.019	718.647		
sep-06	216.302	294.969	121.664	85.497	16.191	734.623		
oct-06	226.811	294.648	123.172	87.450	16.357	748.438		
nov-06	210.500	291.594	118.001	84.041	16.703	720.839		
dic-06	256.907	333.287	121.200	87.767	17.194	816.355	8.430.015	5,32%
ene-07	219.114	302.776	119.360	94.446	17.859	753.555		
feb-07	202.562	278.625	120.417	82.036	17.332	700.972		
mar-07	227.873	309.695	134.264	92.282	18.044	782.158		
abr-07	212.235	280.883	115.691	84.794	16.464	710.067		
may-07	234.199	306.304	124.297	91.547	17.130	773.477		
jun-07	230.313	306.665	122.351	93.564	17.618	770.511		
jul-07	229.688	316.714	127.775	94.710	18.424	787.311		
ago-07	250.055	345.873	131.348	101.401	18.841	847.518		
sep-07	248.874	347.270	124.979	101.531	18.767	841.421		
oct-07	270.801	351.696	134.439	107.430	19.499	883.865		

mes	Bazurto	Ceballos	India	Heroica	Corralito	sumatoria estaciones	sumatoria Periodo	Porcentaje de incremento
nov-07	254.506	319.784	123.631	112.087	20.703	830.711		
dic-07	303.272	356.085	125.261	109.440	18.950	913.008	9.594.574	13,81%
ene-08	247.083	315.810	128.587	109.209	21.004	821.693		
feb-08	215.831	300.185	130.851	102.235	21.032	770.134		
mar-08	189.618	314.680	108.533	107.875	19.675	740.381		
abr-08	207.953	345.225	111.469	111.017	22.917	798.581		
may-08	243.042	349.992	134.456	111.839	22.252	861.581		
jun-08	239.367	340.080	148.925	109.841	20.413	858.626		
jul-08	276.515	371.294	171.635	133.403	22.184	975.031		
ago-08	272.423	348.304	148.891	119.804	20.792	910.214		
sep-08	276.374	362.913	162.109	144.474	23.271	969.141		
oct-08	289.700	372.122	168.029	152.914	23.276	1.006.041		
nov-08	249.938	336.509	131.318	115.855	22.068	855.688		
dic-08	302.797	403.671	128.618	121.250	23.670	980.006	10.547.117	9,93%
ene-09	252.193	372.622	127.498	122.656	38.886	913.855		
feb-09	237.078	346.629	131.614	113.751	38.286	867.358		
mar-09	249.948	385.545	139.373	116.574	24.433	915.873		
abr-09	234.203	344.700	128.664	110.296	20.828	838.691		
may-09	235.200	338.549	129.883	112.235	20.879	836.746		
jun-09	229.962	332.438	131.973	111.458	20.056	825.887		
jul-09	250.608	355.964	142.074	120.156	21.810	890.612		
ago-09	248.168	342.574	135.929	118.466	21.178	866.315		
sep-09	251.858	345.336	140.902	121.240	23.034	882.370		
oct-09	267.939	361.081	150.405	132.045	23.566	935.036		
nov-09	242.178	324.982	132.689	113.962	23.076	836.887		

mes	Bazurto	Ceballos	India	Heroica	Corralito	sumatoria estaciones	sumatoria Periodo	Porcentaje de incremento
dic-09	312.121	383.334	142.152	126.941	23.323	987.871	10.597.501	0,48%
ene-10	251.207	347.638	137.344	128.306	26.236	890.731		
feb-10	237.530	326.408	138.810	125.778	26.740	855.266		
mar-10	271.962	368.378	156.310	139.306	28.818	964.774		
abr-10	245.881	340.372	143.706	133.462	25.977	889.398		
may-10	269.048	354.974	148.540	135.104	26.370	934.036		
jun-10	256.501	348.782	147.917	133.016	29.144	915.360		
jul-10	277.976	366.394	149.751	140.722	33.110	967.953		
ago-10	283.545	374.707	155.290	126.696	34.695	974.933		
sep-10	303.828	385.574	161.565	152.256	35.198	1.038.421		
oct-10	315.213	396.210	158.495	168.799	34.470	1.073.187		
nov-10	295.992	365.582	144.664	146.173	31.776	984.187		
dic-10	373.809	428.353	149.529	154.099	35.407	1.141.197	11.629.443	9,74%
ene-11	318.363	413.218	153.155	156.756	31.901	1.073.393		
feb-11	314.630	356.087	154.864	145.439	31.621	1.002.641		
mar-11	353.317	424.836	175.313	159.412	37.168	1.150.046		
abr-11	344.122	404.641	159.568	149.582	37.409	1.095.322		
may-11	388.407	431.183	174.907	164.200	43.536	1.202.233		
jun-11	373.462	421.476	165.909	159.426	39.846	1.160.119		
jul-11	394.649	428.095	167.651	158.258	43.366	1.192.019		
ago-11	414.945	451.452	178.523	175.279	45.019	1.265.218		
sep-11	413.376	455.657	179.267	180.681	48.558	1.277.539		
oct-11	416.176	462.743	174.938	170.227	51.159	1.275.243		
nov-11	384.118	436.907	167.297	164.592	48.397	1.201.311		
dic-11	451.029	513.742	176.558	187.417	54.651	1.383.397	14.278.481	22,78%

mes	Bazurto	Ceballos	India	Heroica	Corralito	sumatoria estaciones	sumatoria Periodo	Porcentaje de incremento
ene-12	378.911	472.812	186.085	193.954	61.860	1.293.622		
feb-12	351.920	455.367	192.252	184.758	59.992	1.244.289		

Fuente: Departamento de Operaciones de la empresa Concesión Vial De Cartagena S.A. (Agosto 2001-Febrero 2012).

Con relación a la anterior información numérica se puede decir:

Se trata del flujo vehicular en las cinco estaciones de Peaje, indicándose el número de vehículos mes a mes, y la sumatoria total durante cada periodo o año de operación en todas y cada una de las estaciones dispuestas para la operación. También se puede obtener un dato importantísimo a efectos de determinar el comportamiento porcentual del tráfico de un periodo o año de operación respecto a otro. En este último punto las conclusiones con relación a la funcionalidad del proyecto son clave para los efectos pretendidos en este documento.

Para el mes de agosto del año 2001 solamente existían dos estaciones de peaje en operación (Heroica y Corralito de Piedra). El número total de vehículos en tránsito fue de 50.334.

Para el mes de febrero de 2002, solo tres estaciones de Peaje en operación (India Catalina, Heroica y Corralito de Piedra). Para el mes de abril de 2002, entró una más, (Ceballos), y para el mes de diciembre de 2002, entró la última que hacía falta para completar la operación plena (Bazurto). El número total de vehículos en tránsito durante ese periodo o año de operación fue de 3.910.745

El incremento del año 2002 respecto al año 2001 fue de un 752,21%. Este incremento tan exagerado o tan elevado, se explica porque la operación inició a partir del octavo mes del año 2001, y donde solo operaron dos estaciones de peaje, y para el año 2002, la operación inició desde el mes de enero, y progresivamente fueron entrando en operación las cinco estaciones de peaje dispuestas para el efecto contractual requerido.

Para el año 2003, ya en firme la operación plena, la sumatoria de tránsito vehicular mes a mes, es de 7.886.532

El incremento del año 2003 respecto al año 2002 fue de 101,66%. Esto se explica porque en el 2002 aún no había una operación plena desde el mes de enero, ya que solo hasta el mes de diciembre de ese año, funcionan todas las estaciones de peaje. Sin embargo, es notorio el incremento de tránsito vehicular en la vía. O sea, se duplicó de un periodo de operación a otro.

Para el año 2004, la sumatoria fue de 7.718.050

La relación porcentual entre el año 2004 y 2003, refleja una disminución en un 2.14%. En la información entregada por el concesionario, exponen que ciertamente no hubo disminución, ya que para el 2004, el flujo de tráfico total fue de 8,060.363. Lo que ocurre es que por decisión del Gobierno Distrital, por Decreto se creó una nueva categoría de vehículo (Taxis) que transitan por el corredor, que generó este incremento adicional. La información detallada en el recuadro verifica una pequeña e indiferente disminución con respecto a las categorías contractualmente establecidas. Sin embargo, es una fluctuación normal que no reporta una afectación al flujo vehicular ni al ingreso esperado. Inclusive el incremento generado por la nueva categoría no refleja una diferencia significativa. O sea, podemos concluir que entre estos periodos, no hubo un cambio porcentual que conlleve a valorar otros factores o variables. El tema de las categorías de vehículos se abordará en el próximo capítulo.

Para el año 2005, la sumatoria fue de 8.004.341

El incremento reflejado en el 2005 en comparación con el año 2004, fue del 3,71%. Para este periodo hay un incremento leve y obviamente no tan significativo como los dos primeros periodos o años de operación. Sin embargo, es un indicativo que los rendimientos del proyecto son positivos y van en aumento.

Para el año 2006, la sumatoria de todos los meses en términos de tránsito vehicular en todas las estaciones fue de 8.430.015

El incremento del año 2006 en comparación con el año 2005 fue del 5,32%. Para esta vigencia, el raciocinio es igual al de la anterior. Es decir, hay un incremento leve y obviamente no tan significativo como los dos primeros periodos o años de operación. Sin embargo, es un indicativo que los rendimientos del proyecto son positivos y van en aumento.

La sumatoria de todos los vehículos que transitaron por las cinco estaciones de peaje equivale a 9.594.574, para el año 2007.

El incremento del año 2007 con respecto al 2006, es de un 13,81%. En este momento de la operación podemos ir diciendo que la proyección financiera del proyecto es de sostenibilidad y crecimiento progresivo de vehículos con en función del lapso del tiempo. La sumatoria del año 2008 refleja un tránsito vehicular de 10.547.117

El incremento entre 2008 y 2007 fue de un 9,93%. Si bien fue menor con relación a la vigencia 2007–2006, el crecimiento es alto y sigue generando altas perspectivas de rentabilidad.

Para el año 2009, la sumatoria de vehículos es de 10.597.501

El incremento del año 2009 con respecto al 2008, fue casi imperceptible, esto es, de un 0,48%. Esto indica que no hubo reales variaciones en el tránsito vehicular. Se mantuvo el mismo promedio. No existen en los archivos de la empresa, índices que expliquen esta inalteración del tráfico con respecto a este periodo.

Para el año 2010, la sumatoria de vehículos es de 11.629.443.

El incremento del año 2010 con respecto al año 2009 fue del 9,74%. Según información del Departamento de Operaciones de la empresa Concesión Vial De Cartagena S.A., se retomó el incremento dado que la empresa procedió a invertir en publicidad, adoptó el sistema de Telepeaje que otorga mayor agilidad en el tránsito vehicular.

Para el año 2011 la sumatoria de vehículos asciende a 14.278.481.

El incremento del año 2011 con respecto al año 2010 fue del 22,78%. Este notable incremento con relación a los últimos años, se explica en razón de la ampliación de la Avenida del Bosque–Transversal 54, reactivación del transporte de carga, cierre de la Avenida Pedro de Heredia en horas pico, y construcción de las vías para el Sistema de Transporte Masivo Transcaribe S.A.

Para el año 2012 no hay un consolidado, pues dicho periodo aún está transcurriendo.

6. CONCEPTO DE EFICIENCIA–PERSPECTIVA DE COSTO BENEFICIO

Toda la línea discursiva dirigida a demostrar que con la aplicación del proyecto “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”, como modelo de política pública diseñada a instancias del Distrito de Cartagena, se ha generado eficiencia.

Se observa entonces, un alto beneficio colectivo con la adopción de este diseño público, ejecutado por un particular. Este beneficio se verifica en varios aspectos tales como, crecimiento de la malla vial, y un mejoramiento de la movilidad vehicular, así como una mayor capacidad competitiva de la ciudad de Cartagena de Indias.

Así mismo, los costos de transacción en que ha incurrido el Distrito se limitan a la estructuración del proceso licitatorio para entregar en concesión el proyecto vial mencionado, ya que los recursos aportados tienen fuente privada.

De otra parte, existe una disposición colectiva o ciudadana a pagar una tarifa de peaje para poder transitar por la vía concesionada, pese al incremento anual al que es sometido dicho concepto tributario (tarifa), por lo que se aplica el concepto de excedente del consumidor.

En el capítulo eficiencia y equidad de la obra “Economía del Sector Público”, de Joseph Stiglitz, se hace un análisis de las elecciones sociales tendientes a identificar el concepto de excedente del consumidor, y del beneficio social con relación a la posibilidad de realización de un proyecto público. Por tanto, se considera que su contenido es suficientemente útil, práctico y específico para aplicarlo dentro del análisis propuesto.

6.1. Mejoramiento de la malla vial

Con la adopción del proyecto concesionado, mejoró la malla vial de la ciudad de Cartagena de Indias.

La vía concesionada, “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”, es una vía pública del orden Distrital, que se encuentra dentro del perímetro urbano de la ciudad de Cartagena de Indias. Por tanto, su construcción fue una iniciativa pública en virtud de la obligación Constitucional y Legal de generar mejoramiento de las condiciones de vida en la dimensión del crecimiento de una malla vial que redunde en la movilidad y en la competitividad. Tal y como se vio previamente, estos fueron los propósitos fundamentales que tuvo el Distrito de Cartagena al ejecutar por conducto de un particular, la iniciativa cuya eficiencia se estudia.

6.2. Pago de peaje y el excedente del consumidor

El pago de la tarifa de peaje se refiere a una tasa consistente en la erogación pecuniaria de contra partida directa que le corresponde cancelar a todo usuario de la vía concesionada “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”. Es decir, es una carga pública impuesta al transeúnte vehicular en el espacio geográfico correspondiente a dicha vía, y que objetivamente limita su uso a todo aquel que esté dispuesto a pagarla, y por tanto, excluye a todo aquel que no lo haga. Las tarifas decretadas por el concedente, se pueden encontrar en Decretos de administración Distrital de Cartagena sobre las tarifas de los peajes por categoría de vehículos de Concesión Vial de Cartagena (2001-2011).

La información relacionada año por año de operación, evidencia una clara disposición a pagar la tarifa de peaje por parte de la comunidad usuaria de la vía, ya que está comprobado con la información que se consignó, que a medida que pasa el tiempo, hay un incremento progresivo del uso de la vía. Este usuario es entendido como un claro consumidor desde la perspectiva del derecho económico, consumidor este que se mantiene dispuesto a pagar el peaje pese a su incremento periódico ordenado anualmente mediante la expedición de un acto administrativo consistente en Decreto por parte del concedente. Esta disposición a pagar que es mayor de lo que efectivamente paga por imposición administrativa, se denomina por la literatura económica como excedente del consumidor.

6.3. Maximización del beneficio social

Desde una perspectiva deontológica, esto es, desde la visión del derecho, la contratación estatal busca el beneficio social. Con la suscripción del Contrato de Concesión No. 0868804 de fecha 31 de diciembre de 1998, hubo mejora social definido en mejoramiento de la competitividad –transporte de carga pesada al sector industrial-, ampliación de la malla vial, y mejoramiento de movilidad vehicular. La vía “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”, muestra resultados objetivos y verificables con relación a la consecución de dichos fines.

6.4. Alternativas para el mejoramiento y el desarrollo urbano

Todas las consideraciones expuestas, permiten establecer que el modelo de política pública que adoptó la figura del contrato de concesión bajo el esquema legal vigente, para la estructuración del proyecto “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”, generó un diseño funcional, eficiente, que permitió el menor sacrificio presupuestal a cargo del concedente,

mediante la inversión privada, y obteniendo ingredientes de beneficios como la competitividad, la movilidad, y la ampliación de la malla vial de la ciudad.

Sin embargo, la perspectiva de análisis que sugiere el presente trabajo tiene una dimensión y un contexto muy específico, a partir del cual podemos identificar aspectos favorables de este modelo legal que, bien aplicado, genera no solo lucro al particular, fortalecimiento empresarial, sino también, beneficio colectivo. Por tanto, es entendible que desde otro enfoque y otros elementos de análisis, se puedan arrojar resultados distintos.

7. CONCLUSIONES

Toda la información conceptual, con soporte documental que conforma el cuerpo de este trabajo, permite concluir que el proyecto concesionado “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”, estructurado a partir la alternativa legal consagrada en la Ley 80 de 1993 y la Ley 105 de 1993, así como el Contrato de Concesión No. 0868804 de fecha 31 de diciembre de 1998 por parte del Distrito de Cartagena y la empresa privada CONCESIÓN VIAL DE CARTAGENA S.A., como modelo de política pública adoptada por el ente territorial, fue una alternativa eficiente que redundó en el beneficio de la ciudadanía cartagenera.

Los datos relacionados reflejan la ausencia de esfuerzos presupuestales por parte del estamento oficial –que no disponía de los recursos suficientes según se valoró en los Pliegos de Condiciones ya relacionados en este documento-, se incentivó la iniciativa privada como fuente generadora de riqueza al permitir que el particular ejecutara el proyecto y se lucrara de él, se organizó la movilidad de la carga pesada, hubo mejoramiento en la movilidad –vehículos particulares usan la vía concesionada-, se ganó en competitividad del sector industrial y portuario, y se creció vial y urbanamente.

En conclusión, el diseño legislativo vigente brinda posibilidades a las entidades públicas para la ejecución eficiente de grandes proyectos viales como es el caso de la vía concesionada “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACUERDO No. 020 de agosto 16 de 1996 (Archivos de la Empresa Concesión Vial de Cartagena S.A), Consejo Distrital de Cartagena de Indias, Cartagena, 1996.

ALCALDÍA MAYOR DEL DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL DE CARTAGENA DE INDIAS. (1997). Proyecto “Corredor de Acceso Rápido a la Variante de Cartagena”. Cartagena: Disposiciones Preliminares Licitación Pública No. Val 002 de 1997.

BEMANKE, B. S., & Frank, R. H. (2007) “Macroeconomía” (Tercera ed.). Madrid: Mc Graw Hill.

C. E. SEC. QUINTA, Sent. AP-98, M. P. Reinaldo Chavarro Burticá, julio 19, 2002.

CÓDIGO DE COMERCIO (Decreto 410 de 1971 y normas complementarias), El Presidente de la República, marzo 27, 1971.

CONCEPTO DEL 7 DE MARZO de 2007, Exp. 1802, Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, C. P. Enrique José Arboleda Perdomo.

CONTRATO DE CONCESIÓN No 0868804, Distrito de Cartagena entre Concesión de Cartagena S.A, Cartagena, diciembre 31, 1998.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (DNP), Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), (Agosto de 1999). Documento COMPES 3045 “Programa de Concesiones Viales 1998-2000: Tercera Generación de Concesiones. Bogotá: COMPES.

ESCRITURA PÚBLICA No 1645 del 7 de julio de 2001 (Constitución de La Empresa Concesión Vial De Cartagena).

ESTATUTO GENERAL DE CONTRATACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (Ley 80 de 1993), El Congreso de Colombia. *Diario Oficial*, Bogotá, 1993.

ROSAS BALBOTIN, P., Silvia, A., & Luia Acosta, O. (2008) Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia. Series *Recursos naturales e infraestructura de CEPAL*, Santiago de Chile.

SECTOR Y SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE (Ley 105 de 1993), El Congreso de Colombia, Bogotá, 1993.

SENTENCIA C-68, Corte Constitucional, M. P. Mauricio González Cuervo, Bogotá, 2009.

SENTENCIA C-250, Corte Constitucional. M. P. Humberto Sierra Porto, 1996.

SENTENCIA DE 31 de octubre de 2007, Exp. No. 25000-23-26-000-1996-02098-01 (15475), Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección tercera, M. P. Mauricio Fajardo Gómez.

STIGLITZ, J. (2003) “Economía del Sector Público”. Barcelona: Antoni Bosch.

VELANDIA, M. (2011) “Derecho de la Competencia y del Consumo” (Segunda ed.). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.