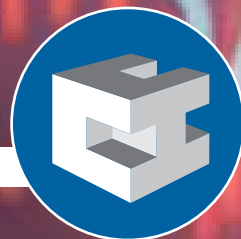


LOS NÚMEROS DETRÁS DEL **COVID-19**: ¿QUÉ TANTO IMPACTA EL VIRUS AL SECTOR **CONSTRUCTOR?**





LOS NÚMEROS DETRÁS DEL **COVID-19**:

¿QUÉ TANTO IMPACTA EL VIRUS AL SECTOR **CONSTRUCTOR?**

De manera vertiginosa, y para infortunio de todos, el COVID-19 continúa esparciéndose por el mundo. Por primera vez desde su aparición en diciembre en la ciudad de Wuhan, China, el número de casos nuevos es mayor afuera de China que dentro de sus límites geográficos.

La cuenta oficial de víctimas fatales del COVID-19 a la fecha supera las 7.000 personas y más de 180.000 casos de contagio. Para infortunio de todos, esta cuenta dista de la realidad en tanto que la



“ SI PENSAMOS ESPECÍFICAMENTE EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR, ES FACTIBLE QUE SE ESTÉN VIENDO IMPACTADAS POR LA RALENTIZACIÓN DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO Y COMERCIO EN EL MUNDO”.

capacidad de detección es limitada debido al largo periodo de incubación asintomático y a la limitada capacidad tecnológica de algunos sistemas de salud.

Como medidas de prevención y contención del virus, desde China se han adelantado una serie de elementos que contemplan el cierre de canales comerciales, el acortamiento jornadas laborales e incluso la suspensión de operaciones en distintos sectores. Medidas que en buena hora han sido adoptadas en otros países. Todo esto, tanto las medidas de prevención como el virus mismo han impactado negativamente la actividad económica global, y tienen efectos negativos sobre el sector constructor representado en sus proyectos y empresas.

Aunque todavía es prematuro para calcular el daño económico del COVID19, como referencia el SARS de 2003 y el MERS en Corea del Sur, dejaron costos estimados

en US\$50 billones y US\$8,5 billones respectivamente. Algunos analistas se han atrevido a anunciar que dicho virus ha tenido efectos peores a sus antecesores y han augurado un crecimiento mundial de 2,4% para 2020, una cifra nada alentadora a la luz del triste 2,9% de 2019. En el mercado bursátil, la especulación y la precaución han reinado a lo largo de las últimas semanas. El índice S&P 500 cayó 11,5% a finales de febrero, la peor caída desde la crisis de 2008. Si en el mercado bursátil no para de llover, en el comercio internacional no escampa. China, uno de los principales jugadores se encuentra en una especie de cuarentena industrial, lo cual ha repercutido negativamente sobre el comercio mundial. Al cese de operaciones chino le ha seguido Italia y España, y seguramente otros países harán lo mismo eventualmente. Fruto de esto, la demanda de commodities ha decrecido y el acceso a inputs industriales se ha obstaculizado, encareciendo así productos y servicios en todo el globo.

EN MENOS DE

2

MESES

el virus se propagó por el mundo.

El efecto “bola de nieve” se ha trasladado a múltiples sectores: energético, manufacturero, cultural y por supuesto al transpor-



te e infraestructura. Inmersos dentro de la cadena de valor de muchos otros sectores, el transporte y la infraestructura sufren los pormenores del cese de todo tipo de actividades comerciales e industriales al igual que las consecuencias del virus mismo en distintas fases de su operación. En materia de productividad, la infraestructura se ha visto impactada en el mundo a partir de las medidas gubernamentales de prevención que han establecido el cese de actividades laborales en varios países.

Lo anterior afecta directamente los calendarios de ejecución de obra y las ventanas de operación de infraestructura portuaria, aeroportuaria y carretera. Al interior de los proyectos, varios analistas prevén la demora de los calendarios de proyectos por la implementación de protocolos especiales para la prevención rutinaria del virus. Si nos referimos a proyectos en operación, es visible como el aprovechamiento y uso de la infraestructura de transporte ha sido limitado por las recomendaciones y medidas de mitigación de los gobiernos. Los viajes, de todo tipo, se han disminuido lo cual repercute sobre la retribución por explotación comercial y de uso de la infraestructura de transporte.

De manera similar, si pensamos específicamente en las empresas del sector, es factible que se estén viendo impactadas por la ralentización de las cadenas de suministro y comercio en el mundo. En el ojo del huracán, el aprovisionamiento se encuentra en un estado crítico pues el transporte de personas ya sea en buques o aviones de carga, o de pasajeros mismos es uno de los canales posibles de

contagio. Desde el comercio de mercancías, las empresas han sufrido el desabastecimiento y han cancelado importaciones debido al cierre de puertos en China, y otros han visto disminuida la demanda de sus productos por la desaceleración industrial. Dentro del país, es bastante probable que algunas empresas no ejecuten inversiones programadas por precaución a perder recursos.

Otro de los canales de impacto al sector constructor proviene de los cambios súbitos en la gestión e inversión pública. Conforme ha avanzado el virus, ahora declarado pandemia por la OMS, la labor humanitaria multilateral y la inversión de recursos de cooperación se ha volcado rápidamente hacia medidas urgentes de prevención y hacia investigación médica asociada al virus que pueda llegar a desarrollar eventualmente una vacuna. A principios de este mes, el Banco Mundial anunció un paquete de ayuda de 12.000 millones de dólares para países en desarrollo para evitar el esparcimiento del virus y atender a los infectados. Dentro de



**OTRO DE LOS CANALES
DE IMPACTO AL
SECTOR CONSTRUCTOR
PROVIENE DE LOS CAMBIOS
SÚBITOS EN LA GESTIÓN
E INVERSIÓN PÚBLICA”.**

países y ciudades, la agenda de política pública se ha enfocado en la no propagación del virus. Esto podría llegar, si es que no lo ha hecho ya, a retrasar la implementación de proyectos o a aplazar decisiones importantes en materia de política públicas debido a posibles descuadres fiscales por medidas de gasto inmediatas.

Aterrizando la discusión a latitudes más cercanas, no deja de ser una incógnita en qué magnitud el virus, aun en etapa primitiva en Colombia con 13 casos de contagio confirmados, ha afectado al sector y a futuro que podríamos esperar. Es indudable que la economía se va a resentir por la desaceleración ya descrita y por la situación cambiaria actual. Muchos gobiernos han anunciado planes de choque para evitar que sus economías languidezcan y el colombiano no se puede quedar atrás. En buena hora recogemos las apreciaciones del exministro Mauricio Cárdenas en televisión nacional la semana pasada sobre cómo la infraestructura puede ser un gran dinamizador del mercado interno en el corto plazo. El sector de obras civiles ha demostrado en los últimos años que puede ser una gran herramienta para garantizar crecimiento y equidad, y sus cifras de 2019 lo reafirman. El plan de juego está escrito y sólo hace falta que el director técnico forme a sus jugadores en el campo para remontar el partido antes del minuto 90.

Finalmente, y en medio de esta difícil coyuntura, es indudable cuestionarse sobre el rol del sector en momentos como estos. ¿Cómo puede ayudar a que la sociedad supere esta calamidad? Si nos remontamos a la esencia misma de la infraestructura, su papel es y siempre ha sido el de conectar, facilitar y dinamizar. Recogemos las recomendaciones del World Economic Forum pues consideramos hacen sentido. El sector puede contribuir manteniendo las cadenas de suministro y logísticas abiertas para que los medicamentos, vacunas y demás equipos de prevención como tapabocas y guantes puedan llegar desde sus centros de producción a los usuarios que los necesiten a través de la infraestructura de transporte. De igual manera, el sector debe estar presto a contribuir con el fortalecimiento de infraestructura de salud por medio de reparaciones, readecuaciones y reformas a los equipamientos actuales. Esperemos que esto no sea necesario y que el virus no siga avanzando. Por ahora, recomendamos a todos lavarse las manos y mantener la calma.



Análisis Económico realizado por:



**CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA**

MARZO DE 2020