



10 años de la revolución de la infraestructura en Colombia: ¿cómo avanza el país?

2°
Edición

Así se está transformando
Colombia con las vías de
cuarta generación (4G)

Agradecimientos

Para Valora Analitik es muy grato presentarles este Especial gracias al apoyo de las siguientes marcas y compañías.



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial



La movilidad
es de todos

Mintransporte



**Cada vez que
superas los límites de
velocidad, disminuyes las
posibilidades de vida.**



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial



Así es el imponente viaducto sobre la Ciénaga de la Virgen en la vía Cartagena - Barranquilla.

El año 2012 se convirtió en la historia de Colombia como un punto de inflexión en materia de infraestructura de transporte. Para ese momento, los incumplimientos en la entrega de obras, los giros de anticipos que terminaban en nada y las constantes prórrogas en los proyectos tenían colmada la paciencia de los ciudadanos.

No obstante, la idea de tener un marco institucional más robusto comenzó una década atrás en medio del gobierno del presidente Álvaro Uribe.



***Recuerda que puedes darle clic a las imagenes para conocer los detalles.**



El programa 4G incluye dobles calzadas a lo largo y ancho de Colombia. Foto: Conexión Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad

Por medio del Decreto 1800 de 2003, los entonces ministros Alberto Carrasquilla (Hacienda) y Andrés Uriel Gallego (Transporte) le dieron luz verde al Instituto Nacional de Concesiones (Inco).

Esta entidad fue la encargada de vincular, en definitiva, el capital privado al desarrollo de la infraestructura en Colombia, además de ser clave en el papel de estructurador y administrador de los megaproyectos.



Las tareas en el sector estaban divididas en diversas entidades, lo que hacía más engorrosos todos los trámites y, por ende, más difíciles de llegar a buen puerto.

El Inco se consolidó como el ente de estructuración, planeación, contratación, ejecución y administración de los contratos de concesión de infraestructura de transporte y en general de vinculación de capital privado al sector transporte.

Desde su creación, “enfrentó problemas sistémicos de diversa índole como dificultades en la determinación de proyectos a ejecutar, debilidades del mercado de capitales, fallas de gestión debido a insuficiencias estructurales (carencia de recursos idóneos) o incapacidades propias de gestión imputables a la entidad (administración deficiente)”, según explica la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), entidad que reemplazó al extinto Inco.

A esto se suman los cuestionamientos en contra de este último y los funcionarios que hacían parte del mismo.



De acuerdo con Juan Martín Caicedo, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), “la gestión del desaparecido Inco fue objeto de un sinnúmero de cuestionamientos relacionados con su ineficiencia, procesos burocráticos y actos de corrupción”.



Entrada al túnel La Quebra, que hace parte del proyecto Vías del Nus (Antioquia)

Estos y otros casos fueron la gota que rebozó la copa y llevaron al entonces gobierno de Juan Manuel Santos a dar un giro de 180 grados, que sería fundamental para el futuro de Colombia.

En 2010, al asumir como nuevo presidente, Santos impulsó una política de atracción de inversión privada, como mecanismo para el desarrollo de infraestructura pública, incluyendo la de transporte.

En plata blanca, esto le permitió al Estado aprovechar la mayor capacidad de inversión y gestión del sector privado, al tiempo que podía usar los recursos públicos para sectores que no tienen incentivos comerciales, pero, sí o sí, deben ser atendidos.



Fue así como desapareció el Inco y nació la Agencia Nacional de Infraestructura, entidad con la cual se repotenció el sector y se puso en marcha un capítulo clave de la revolución de la infraestructura en Colombia.

Este paso estuvo acompañado de otros, como la creación de otras tres entidades fundamentales para el desarrollo de los proyectos en el país: el Viceministerio de Infraestructura, la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (Anla).

Diana Lorena Castaño, gerente general de la consultora Joyco, explica que con todos los cambios hechos se perfeccionaron temas contractuales como la exigencia de contar con estudios de demanda como requisito previo y licencias ambientales antes de empezar las actividades de construcción.

Además, se fijaron aspectos como un plazo de concesión de máximo 30 años, los pagos por disponibilidad y la contra entrega de tramos o unidades funcionales.





Este puente hace parte de la concesión Autopista Río Magdalena 2

“Todo esto con miras al desarrollo exitoso de los proyectos y con el ánimo de evitar retrasos o incumplimientos en el alcance de los mismos”, dijo la directiva.

En general, este revolcón fue determinante “para garantizar la seguridad jurídica y la atracción de inversión privada y del sector financiero”, agregó.

Fue así, pues, como en 2012 se puso la primera piedra para el nuevo programa de concesiones en Colombia, denominado de cuarta generación y más conocido como 4G.

En ese momento, el Gobierno expidió la Ley 1508 o ley de Asociaciones Público-Privadas (APP), que son los instrumentos que permiten atraer inversiones de privados para desarrollar los megaproyectos, para luego ser retribuidos por el Estado, a través del pago de peajes y con presupuesto nacional.

En la práctica, el modelo le permite el Gobierno sacar adelante iniciativas que requieren billonarias inversiones, sin tener que poner un peso hasta que las obras se realicen y sean puestas en servicio para los ciudadanos.

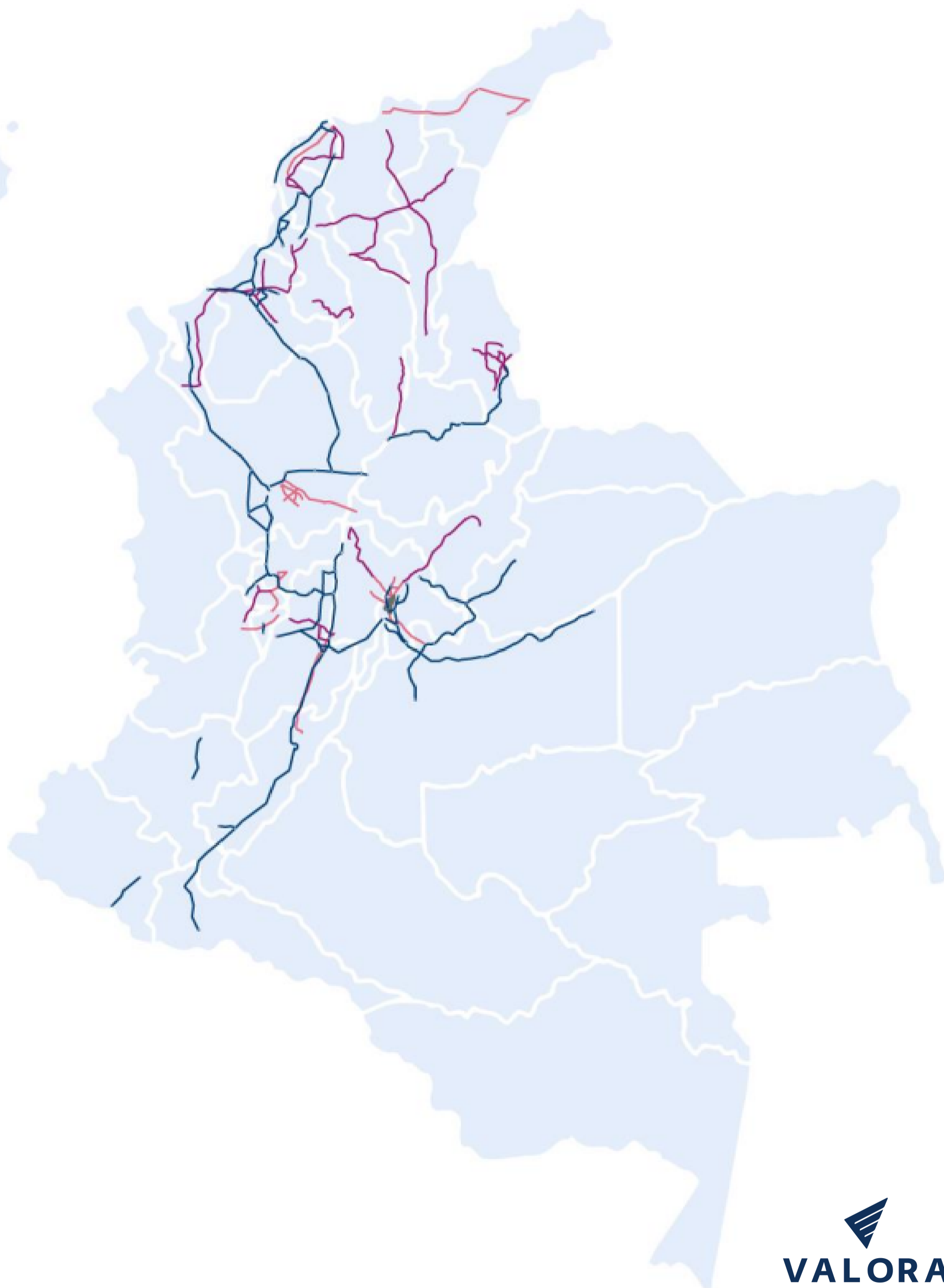
APP y megaproyectos 4G

Así las cosas, “con la Ley de APP expedida y la ANI en marcha, la idea fue tener una entidad capaz de resolver las demoras y dificultades en las concesiones existentes en Colombia y establecer un portafolio de proyectos que cerrara la brecha de atraso en la infraestructura de transporte”, explica el Ministerio de Transporte.



Y agrega que, en 2013, el gobierno de turno se dio a la tarea de hacer realidad el programa de infraestructura más ambicioso de su historia: el de las vías 4G, que incluyen modernas carreteras en doble calzada y permiten, de una vez por todas, pagar la deuda histórica de Colombia en este frente.

Radiografía de la infraestructura en Colombia con el programa de vías 4G



Eso sin contar con el importante aporte que la revolución de la infraestructura le generó a la economía del país.

De acuerdo con Caicedo de la CCI, en términos macroeconómicos, el aporte del programa 4G a la productividad y competitividad del país ha sido notorio.

Mientras en 2011, Colombia se ubicaba en la posición 68 (de 139 países) del Índice Global de Competitividad, en 2019 estaba en el lugar 63 (de 141). Puntualmente, en el pilar de infraestructura, pasó de la posición 79 a 64, respectivamente, y en el criterio de calidad vial el tránsito del reporte fue de la posición 108 a la 104.

Detrás de estas cifras hay inversiones de tal magnitud, que el Estado no habría podido realizar en un solo momento y solo bajo el modelo de APP se volvieron realidad.

Según la Cámara de la Infraestructura, el programa de vías 4G tiene una inversión en Capex (construcción) de \$49,74 billones.

En este punto es clave destacar el papel de la Financiera de Desarrollo Nacional, pero también de la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter), la banca de desarrollo de Colombia.

Entre otras, Findeter ha financiado, a través de créditos de redescuento, proyectos como Remedios - Caucasia, Girardot - Honda - Puerto Salgar, Girardot - Ibagué - Cajamarca y Pasto - Rumichaca.

Eso sí, su papel ha ido mucho más allá y ha incluido recursos por \$7,5 billones que se desembolsaron entre 2010 y 2012, a lo largo y ancho de Colombia.

Del total, \$4,2 billones fueron para vías primarias, secundarias y terciarias, impulsando así iniciativas de beneficio nacional y regional como el plan vial de Santander, el túnel del Toyo en Antioquia, la construcción del viaducto de la carrera 9 y el intercambiador de Quebrada Seca en Bucaramanga, el mejoramiento de la Transversal de los Montes de María, entre otros.





Pacífico 2, cuyo accionista mayoritario es Odinsa (Grupo Argos), fue puesta en servicio en octubre de 2021.

Los avances que hoy tiene Colombia y los que seguirá viendo en lo corrido de 2022 y 2023 hacen pensar que todo ha sido color de rosa en esta primera década que cumple la Ley de APP.

No obstante, el 2016 se convirtió quizá en el peor año para el sector cuando estalló el escándalo de una multinacional brasileña, cuyo nombre quedará en los anales de la historia: Odebrecht.



La compañía, al igual que en otros países de la región, pagó sobornos en Colombia para quedarse con megaproyectos de infraestructura de anteriores generaciones, pero el solo hecho de que esto sucediera y se reversaran varios contratos ya firmados, puso al sector transporte con los pelos de punta y frenó buena parte de las inversiones futuras.

Esta situación se dio un año después de la crisis petrolera y en pleno momento en que los

ganadores de los megaproyectos 4G salían a buscar los recursos para financiar las obras.

No hay que olvidar que, inicialmente, los privados son los responsables de ejecutar las iniciativas, para luego ser retribuidos por parte del Estado. El problema es que sin recursos frescos que los financiaran, las vías quedaban en riesgo de ser inviables y así sucedió con una decena de vías que se tomaron varios años más para lograr el cierre financiero.

Esto le pasó factura al programa 4G y las cifras lo confirman: según el MinTransporte, al cierre del gobierno de Juan Manuel Santos, el avance del mismo era de 16%, a pesar de completar seis años de haberse sancionado la Ley de APP y cuatro de haberse firmado el primer contrato de este tipo.





Pacífico 2 incluyó inversiones por \$1,5 billones en su etapa de construcción.

Sumado a lo anterior, otras iniciativas quedaron pendientes por diseñar o estructurar, al tiempo que unas más se frenaron por temas ambientales, prediales o sociales, lo que abrió una nueva caja de pandora en el sector para evitar que se desarrollaran las iniciativas.

Soluciones a la vista

La llegada del gobierno de Iván Duque fue determinante para volver a poner el pie en el acelerador y pasar, de una vez por todas, la oscura página de Odebrecht.

Bajo sus órdenes se creó la Comisión Intersectorial para los Proyectos de Infraestructura de Transporte, con el objeto de articular los directores de las distintas entidades, de tal forma que se coordinara y orientara la ejecución eficiente de los mismos.

Así las cosas, en pocos meses se lograron obtener licencias ambientales, certificación de presencia de comunidades, ejecución de consultas previas, y permisos de levantamiento de veda que les permitieron a los concesionarios continuar con la ejecución de las obras.



La movilidad
es de todos

Mintransporte

De forma paralela se creó el Cuarto de Reactivación Económica en el Ministerio de Transporte, con el propósito de hacer un seguimiento constante al programa de 4G, discutir las posibles soluciones a las diferentes problemáticas y aumentar la coordinación del sector.

Fue así como se pudieron reactivar proyectos que estaban completamente paralizados, como la Nueva Malla Vial del Meta, Cambao - Manizales, Santana - Mocoa - Neiva y el Tercer Carril Bogotá-Girardot.

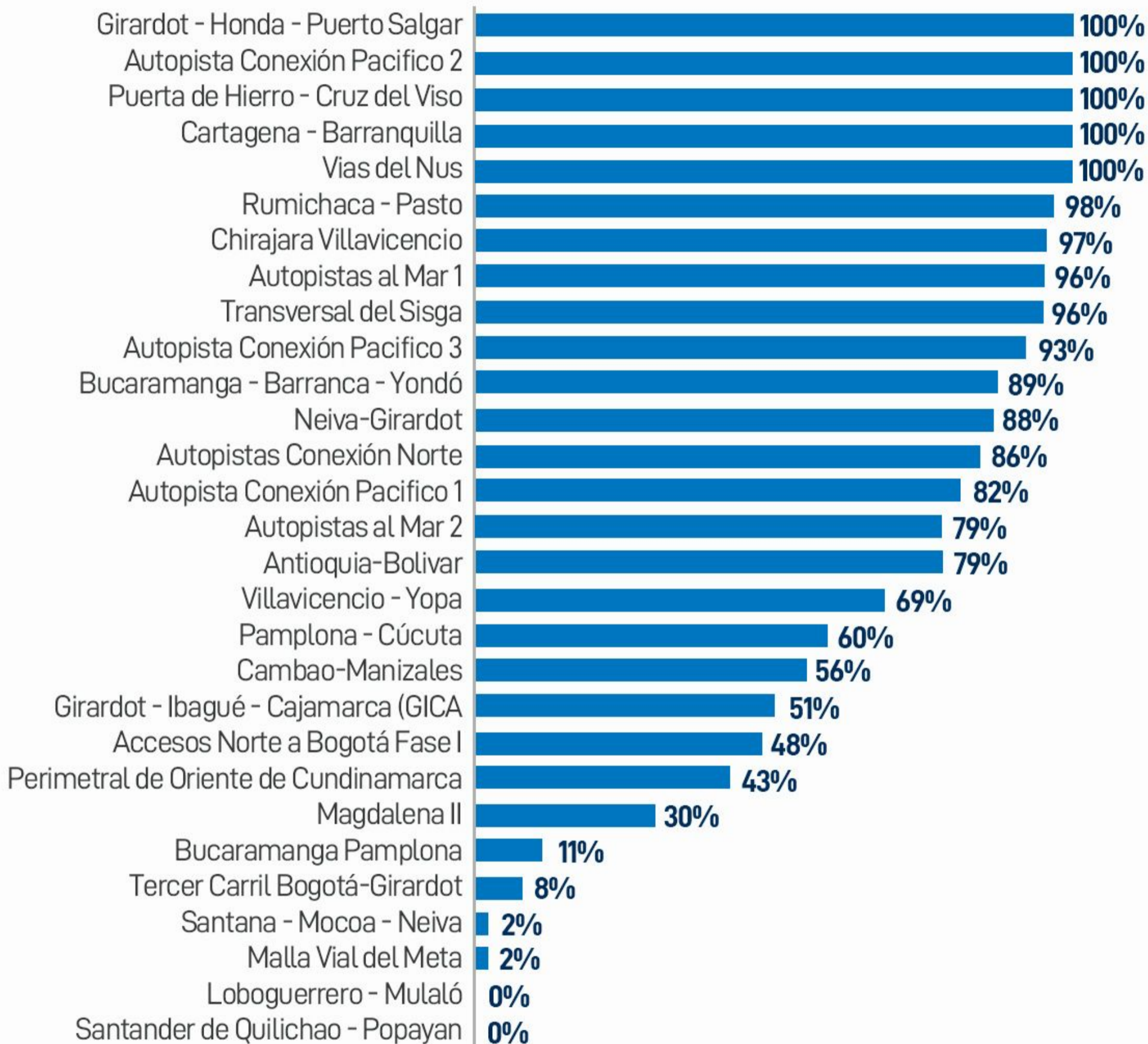
Eso sin contar con que ya se han entregado seis vías 4G, otra docena más quedarán listas este año y las restantes culminarán a lo largo de 2023, poco más de una década después de que se aprobara la Ley de APP, que hizo de este sueño una realidad.

Los proyectos ya terminados son: Girardot - Honda - Puerto Salgar, Puerta de Hierro - Cruz del Viso, Pacífico 2, Cartagena - Barranquilla, Vías del Nus y la Transversal del Sisga.



VALORA
ANALITIK

Así avanzan los megaproyectos 4G en Colombia



Fuente: Mintransporte



Las obras en la Malla Vial del Meta fueron reactivadas en agosto de 2021. El proyecto incluye inversiones por más de \$2 billones.

De acuerdo con Grupo Argos, que tiene participación en el sector a través de Odinsa, el programa 4G ha atraído inversionistas globales y esto demuestra su confianza en la institucionalidad que ofrece el país, particularmente para inversionistas de primer nivel.

Con que la puesta en marcha de este programa de concesiones también hubo un cambio de escala en el sector.



Así lo explica Gustavo Ramírez, vicepresidente de Inversiones de Corficolombiana, quien señala que los proyectos 4G tuvieron un tamaño promedio superior a \$1,5 billones, es decir, registraron un nivel de inversión por proyecto que más que triplicó lo que se vio hasta la tercera generación.

Sumado a lo anterior, las iniciativas se estructuraron en un modelo de conectividad nacional que impulsó la competitividad nacional.

“Se diseñaron corredores viales de largo recorrido y este enfoque buscó superar los alcances pasados de vías de acceso a grandes ciudades. También creó la necesidad de tener proyectos secuenciales que completaran corredores de grandes extensiones y complejidad de obras”, añadió Ramírez.

Tras bambalinas

Pero estos no han sido los únicos beneficios: la seguridad vial se consolidó como una de las aristas claves, tras el desarrollo de las obras a lo largo y ancho del país.

Al frente de esta iniciativa está la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad que realiza acciones conjuntas con la ANI, como la revisión de componentes técnicos contractuales relacionados con la seguridad vial y actividades de promoción e implementación de la oferta institucional de la agencia, en coordinación con las concesiones.



La concesión Autopista Mar 1 permitirá la conexión entre Medellín y el futuro Puerto Antioquia



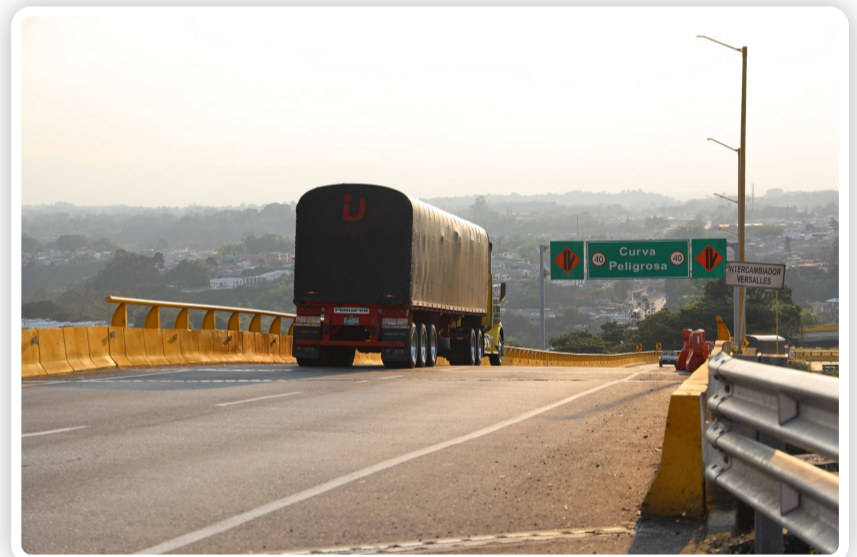
Así como la elaboración de auditorías e inspecciones de seguridad vial en concesiones que presentan zonas de concentración de siniestros y acompañamiento en la elaboración de los planes de acción de mejora derivados de los informes de inspección, entre otras.

“El Gobierno, a través de la ANSV, ha establecido que las muertes en el tránsito no son responsabilidad únicamente del usuario de la vía, sino que también lo es el propio sistema, quien lo construye y quien lo diseña”, explica la entidad.

Y no es para menos. Su papel ha sido fundamental, sobre todo, en la etapa de operación y mantenimiento, que es cuando las obras terminan y se ponen en marcha para los usuarios.

Todo este conjunto de actores tiene hoy a Colombia con uno de los avances más importantes en la revolución de la infraestructura, que se comenzó a planear desde hace más de 20 años.

Los retos aún son mayúsculos, pero el gobierno Duque está dando los primeros pasos para dejarle al país una nueva generación de concesiones (los proyectos 5G), que permitirá escribir un nuevo capítulo en la historia nacional y del cual, Valora Analitik, tratará en la tercera entrega de este especial periodístico.





VALORA

ANALITIK

Especial infraestructura

