



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

3°
Edición

**Megaproyectos 5G, la
nueva apuesta que
despegó en Colombia**

Agradecimientos

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



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

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

10 años de la revolución de la infraestructura en Colombia



La movilidad
es de todos

Mintransporte

30 Km/h

60 Km/h

80 Km/h

100 Km/h

120 Km/h

EL EXCESO DE
VELOCIDAD
**PUEDE REDUCIR
HASTA UN 70%**
EL CAMPO VISUAL
Y LA CLARIDAD
DEL CONDUCTOR.

CUANDO EXCEDES LOS
LÍMITES DE VELOCIDAD, NO
SOLO **PONES EN RIESGO TU
VIDA** SINO LA DE TODOS LOS
QUE VAN EN VÍA.



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial





Terminar y entregar obras de infraestructura de transporte fue, desde el principio, un eje fundamental en el camino trazado por el Presidente Iván Duque para mejorar la calidad de vida de todos los colombianos. Y es que con la reactivación y ejecución de los proyectos, más que cumplir indicadores, buscamos generar oportunidades que faciliten el desarrollo integral de todo el país, y sobre todo acercar la oferta social del Estado a las regiones más apartadas. Esa fue la premisa, detrás del mandato de “Concluir, concluir y concluir” las obras que les pertenecen a los colombianos.

Siguiendo esta senda, desde el Ministerio de Transporte lideramos un trabajo conjunto con distintas entidades del sector público y empresas del sector privado, que permitió reunir en la misma mesa a actores con diferencias ideológicas, a los que unía un mismo objetivo: finalizar los proyectos de infraestructura que traen desarrollo, equidad y Paz con Legalidad a las regiones. Vale la pena recordar que cuando iniciamos este gobierno, encontramos 29 proyectos que componen el programa de Autopistas de Cuarta Generación, los cuales fueron firmados entre 2014 y 2015. Para agosto de 2018 solo ocho estaban en ejecución y 21 estaban paralizados. Además, 15 tenían una ejecución inferior al 10%, y 10 presentaban una ejecución cercana al 1%.

Esa parálisis tenía varias razones: la desconfianza en el sector, ambiente de inseguridad y falta de institucionalidad que no permitía alcanzar cierres financieros, ni avanzar con la ejecución de los proyectos.

Ante este panorama, y conscientes de la necesidad de destrabar estos proyectos, el Ministerio asumió la tarea de diagnosticar los problemas comunes que estancaban los proyectos, para definir e implementar soluciones comunes, que llevaran a la reactivación del programa de 4G. Con hechos y en equipo, hoy podemos decir que esta estrategia funcionó.

Fue fundamental entender la necesidad de conectarse más con las regiones, escuchando y trabajando con las comunidades, los alcaldes y gobernadores, para lograr que se apropiaran de los proyectos, y así minimizar los impactos negativos que estos pudieran tener en la gente.

Han sido tres años y medio de trabajo con ese enfoque. A lo largo de este camino, estamos convencidos de que el sector ha ganado una madurez política que no tenía, logrando entender que los debates en torno a las obras deben ser técnicos y jurídicos, no políticos. Esto será otro legado más que deja el liderazgo del Presidente Duque:

entender la importancia y el poder que tiene el trabajar con todos los actores, como el Congreso, los concesionarios, los trabajadores de las obras, las veedurías ciudadanas, las entidades territoriales, los ciudadanos, entre otros, para sacar adelante los proyectos en beneficio de todos los colombianos.

Este legado nos ha permitido poner en servicio, hasta el momento, seis proyectos 4G, estructurados a través de un esquema de APP: Honda – Puerto Salgar – Girardot;

Puerta del Hierro - Palmar de Varela y Carreto - Cruz del Viso; Pacífico 2; Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad; Vías del Nus, y la Transversal del Sisga. Además, la reactivación del programa tiene ya un avance promedio de 65,67%, con una inversión superior a los 21 billones de pesos en la construcción, y la generación de más de 60.000 empleos directos. Esto evidencia que el trabajo articulado vale la pena, que sirve cuando todos jalamos hacia el mismo lado y no nos quedamos criticando los errores del pasado.

La infraestructura de transporte no debe ser vista como el producto de un gobierno, sino de un Estado al que pertenecemos todos. Debe ser entendida como una política de Estado.

Con este esquema, el Estado hace eficientes los recursos públicos al lograr más proyectos con el mismo dinero, en lugar de invertir todos sus recursos disponibles en unos pocos proyectos. Ese presupuesto, y el que va a tener en el futuro (vigencias futuras), se puede destinar en muchas más obras, aprovechando el financiamiento privado para multiplicar los recursos públicos.

Asimismo, la ingeniería local encuentra en las APPs una fuente importante de trabajo y una manera de mejorar sus prácticas, toda vez que los constructores deben cumplir con altos estándares técnicos (por ejemplo, la vinculación de compañías especializadas cuando se trata de construcción de túneles y viaductos) y de gobierno corporativo (como la presencia de miembros independientes en sus juntas directivas) para la ejecución del contrato y la obtención de la financiación.

De esta forma, entender la importancia de sacar al sector de infraestructura de transporte de la polarización que vive el país y haber reactivado el programa de 4G es solo una parte de la misión. La entrega de las primeras seis autopistas nos impone el reto de seguir trabajando para que antes de agosto de este año tengamos en servicio por lo menos 19 proyectos, el triple de los que estaban en ejecución cuando llegamos al Gobierno, pues son obras que el país espera y necesita. Con ellas, conectamos a los colombianos, mejoramos la calidad de vida de las comunidades, apoyamos la reactivación de la economía en las regiones y fortalecemos la competitividad del país.

Megaproyectos 5G, la nueva apuesta que despegó en Colombia

Multimodalismo. Esa es quizá la mejor palabra que define al nuevo programa de concesiones en Colombia, que ya despegó y avanza a toda marcha.

Conocidos como proyectos de quinta generación (5G) o Concesiones del Bicentenario, este nuevo grupo de megaproyectos de transporte busca que el país avance en la consolidación de su infraestructura y deje atrás, de una vez por todas, a los denominados cuellos de botella.

No hay que olvidar que, con las vías de cuarta generación (4G), el progreso del sector fue considerable y permitió poner que Colombia estuviera, en gran medida, conectada en dobles calzadas en sus principales corredores.

Los avances han sido considerables: con estas iniciativas, se han construido miles de kilómetros de carreteras que nada tienen que envidiarles a las de las potencias mundiales.

A la par, se han edificado miles de puentes, viaductos y túneles que le han permitido a Colombia pagar la histórica deuda a la que

la condenó la vida, de ser uno de los países con mejor ubicación geográfica, pero, a la vez, tener una de las topografías más complejas.



A pesar de lo anterior, la tarea quedó pendiente para el ingreso y las salidas de las grandes ciudades, así como de unos sectores puntuales, que hoy por hoy dejan a los ciudadanos en eternos trancones.

Para quienes salen durante los puentes festivos o en temporadas vacacionales se volvió común concluir que es más difícil movilizarse entre ciudades, por cuenta del tiempo que se debe tomar para salir e ingresar de las mismas.

Sumado a lo anterior, el país se enfrentaba a diversos retos que quedaron de anteriores programas de concesiones.



Entre estos, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) trazó cinco fundamentales a resolver: el déficit en el desarrollo intermodal, las limitaciones en materia de gobernanza institucional, la ausencia de mecanismos innovadores de financiación, los problemas de relacionamiento con comunidades y la falta de gestión ante el cambio climático y el impacto de las obras en los ecosistemas.

Como se ve, el hecho de necesitar más obras no podía ir de la mano de seguir afectando a los ciudadanos en las áreas de influencia de los megaproyectos, ni mucho menos al medioambiente que los rodea.



El futuro es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación

De allí que el DNP, a través del Conpes 4060 de 2021, fijara las pautas para las Concesiones del Bicentenario, dejando claro que a la hora de estructurar las nuevas asociaciones público – privadas (APP) tendrían que primar estos dos fundamentales, además de que los megaproyectos tendrían que resolver los problemas de movilidad de los colombianos.

Fue así como nació este nuevo programa de concesiones, que, según el Ministerio de Transporte, será fundamental para fomentar el desarrollo vial, fluvial, férreo y aeroportuario, “ya que se trata del primer programa de infraestructura de transporte en Colombia que abarca proyectos diferentes al modo carretero y, por lo tanto, tiene como base el intermodalismo”.

Lo anterior también permitirá tener un punto de inflexión importante de cara al futuro de la economía colombiana, si se tiene en cuenta que, tras varias décadas en el olvido, otros modos de transporte diferentes a las vías volverán a tener protagonismo en el día a día de los ciudadanos.

Para el Grupo Argos, esta premisa será clave para potencializar la infraestructura de transporte aéreo, fluvial y ferroviario además de las vías.



GRUPO ARGOS



VALORA
ANALITIK



Asegura que, por las condiciones topográficas del país, es fundamental desarrollar obras de transporte multimodal que conecten todo el territorio nacional, teniendo en cuenta las fortalezas y potenciales de infraestructura que tiene cada región.

De otro lado, en materia ambiental, el MinTransporte explica que las concesiones 5G propenderán por una infraestructura resiliente al cambio climático, a través del Programa de Aporte Sostenible.

Con esta iniciativa, se adoptarán medidas que conduzcan a la disminución en los gases de efecto invernadero para una transición hacia la sostenibilidad baja en carbono.

Otros aportes de las 5g

Pero no será lo único. Diana Lorena Castaño, gerente general de la consultora Joyco, explica que el programa de concesiones 5G implica una nueva y gran oportunidad de inversión en el país y su multimodalismo, pues se integran grandes apuestas de conectividad en proyectos carreteros, aeroportuarios, navegables y férreos.



La directiva destaca que con los cuatro pilares de estos megaproyectos -institucional, ambiental, económico y social, y financiero- “se capitalizan las lecciones aprendidas con la ejecución de las 4G y se promueven, además, mejoras sustanciales en la calidad de vida de los colombianos”.

Esto, por supuesto, va de la mano con la aplicación de estándares de gobernanza y cooperación institucional, y conciencia ambiental y social, “encaminados a un futuro que fomente la inclusión social y económica a su paso”.

Eso sí, el aporte va más allá. Para la gerente general de Joyco, es fundamental el hecho de que se introduzca el concepto de ‘soporte de ingresos’, que, a diferencia del anterior programa, no se basa en el tráfico inicial modelado, sino en el esperado.



En plata blanca, esto reduce los riesgos en los ingresos por el tráfico que pase por los proyectos, que es fundamental en las fórmulas para calcular que una vía, corredor fluvial o aeropuerto es o no viable.

Además, se sumará a aspectos como cambios en la terminación anticipada de los contratos y mayores exigencias en el cierre financiero y mecanismos adicionales para la cobertura de pólizas de riesgo.

Estos son los megaproyectos

Con esto claro, el Gobierno definió los megaproyectos que harían parte de las concesiones 5G, aunque, vale señalar, estas se dividirán por diversas olas (grupos), tal y como sucedió con las 4G.



La primera está compuesta por 14 iniciativas, que prevén una inversión de \$21,6 billones y que, se estima, generarán más de 600.000 empleos entre directos, indirectos e inducidos.

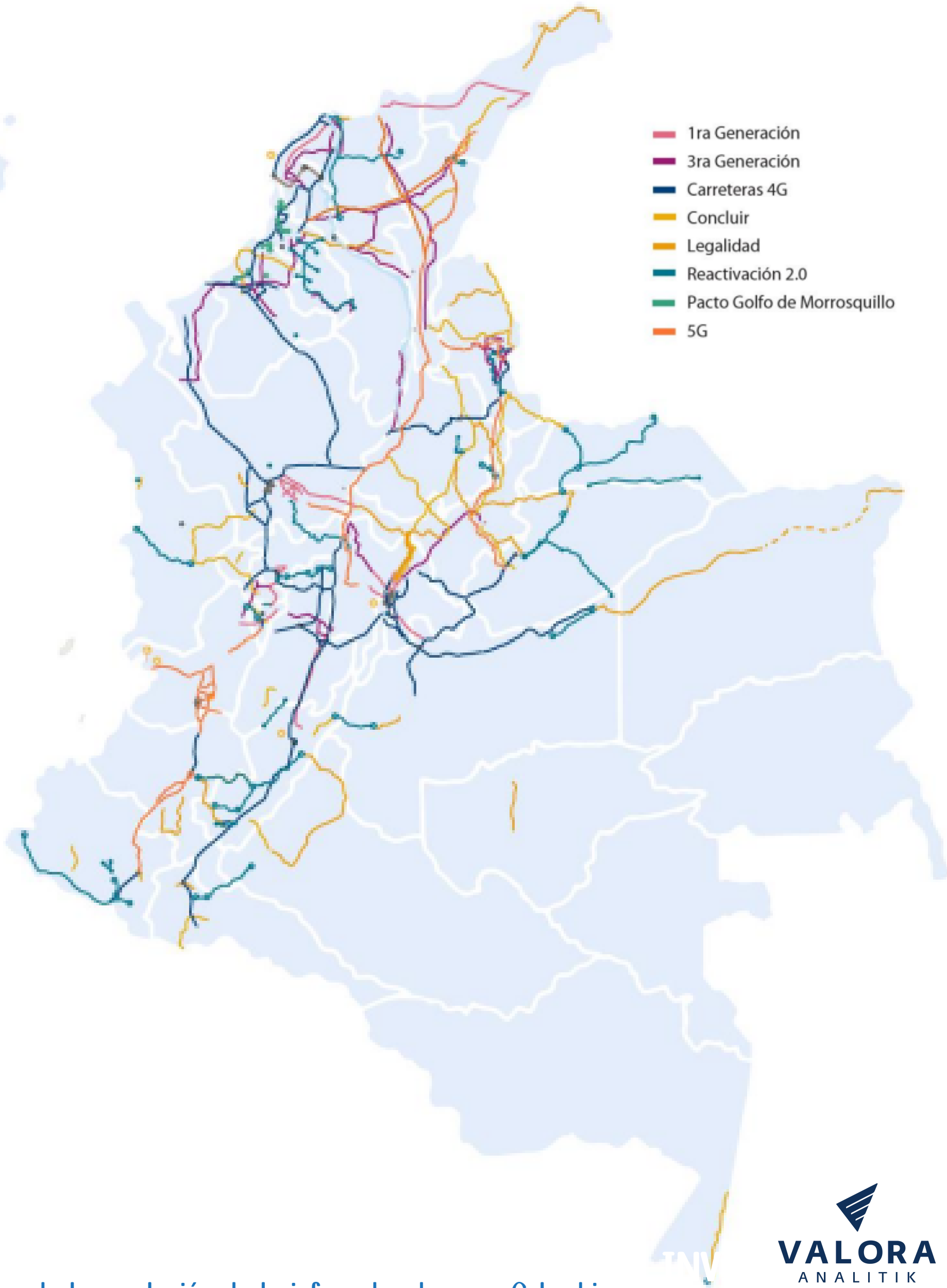
Eso sí, ya hay tres de estos megaproyectos que fueron adjudicados: Nueva Malla Vial del Valle del Cauca: Accesos Cali-Palmira, ALO Sur y Accesos Norte 2.

El primero en adjudicarse fue la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca: Accesos Cali-Palmira, que busca construir, rehabilitar y poner en operación 310 kilómetros de vía.

Con esta obra de \$1,2 billones en inversión se facilitará la movilidad del transporte de carga y pasajeros en el Pacífico.

La segunda en quedar lista en su proceso de licitación fue la Autopista Longitudinal de Occidente (ALO) Sur, que tendrá 24,5 km, inversiones por \$1,7 billones, y se convertirá en uno de los principales y más modernos corredores para ingresar y/o salir de Bogotá, y conectar la ciudad de manera más eficiente con el suroccidente del país.

Mapa de proyectos de Colombia con las concesiones 5G y otros programas de infraestructura



Finalmente, también en la capital del país, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) adjudicó el contrato de concesión Accesos Norte 2, un proyecto de \$1,3 billones, que busca mejorar la entrada y salida de Bogotá como también su conexión con el norte del país.



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Estas tres iniciativas avanzan a toda marcha y prevén quedar listas en unos cinco años, pero no serán las únicas en comenzar labores en este 2022.

Otras iniciativas

De hecho, la ANI avanza en los procesos licitatorios de otros cinco megaproyectos: estos son Troncal del Magdalena 1 (Puerto Salgar-Barrancabermeja), Troncal del Magdalena 2 (Sabana de Torres-Curumaní), Buga - Buenaventura y los proyectos fluviales del Canal del Dique y del río Magdalena.

Con las troncales del Magdalena 1 y 2, que reemplazarán a la antigua Ruta del Sol 2, el Gobierno busca consolidar a lo largo de 531 kilómetros una autopista de doble calzada que permitirá una velocidad de operación de 100 km por hora.

Para esto, se avanza en la adjudicación de ambos corredores, los cuales recibieron, en conjunto, nueve ofertas de parte de empresas reconocidas en Colombia y a nivel mundial. Entre estas se encuentran Acciones Concesiones de Infraestructuras, Cintra Latam Highways, Strabag, OHL, Termotécnica Coindustrial, KMA Construcciones y Grupo Ortiz.

Así mismo, figuran Construcciones El Cóndor, Odinsa (de Grupo Argos), Pavimentos Colombia, el gigante Mario Huertas Cotes (MHC) y Sacyr Concesiones Colombia.





De otro lado, en proyectos fluviales están el Canal del Dique y la APP del río Magdalena, dos obras de una magnitud monumental porque van a mejorar la navegabilidad por el principal río de Colombia.

En el Canal del Dique, además, se pretende recuperar los ecosistemas degradados entre Calamar (Bolívar), la Ciénaga de Barbacoas y Cartagena.

Mientras que, en proyectos aeroportuarios, se avanza en la adjudicación para el nuevo aeropuerto de Cartagena, en la zona de Bayunca, y en la modernización de la actual terminal, denominada Rafael Núñez.

Las intervenciones abarcan las terminales aéreas del suroccidente, que incluyen los de Neiva y Palmira, mientras que en el archipiélago de San Andrés y Providencia se realizará la modernización del aeropuerto.

Finalmente, en proyectos férreos, con el corredor La Dorada - Chiriguaná, que ha vuelto a ser muy importante en el transporte de mercancías, se busca fortalecer el multimodalismo como alternativa para la movilización de carga.

La idea, en últimas, es darles un nuevo impulso a los modos de transporte diferentes al carretero, que por años ha sido la piedra angular del movimiento de pasajeros y mercancías en Colombia, pero que han dejado al país en un importante rezago en materia de competitividad y cierre ante al comercio exterior.





Recursos y seguridad vial

En todo caso, la tarea desde el Gobierno para avanzar en el programa de concesiones 5G se viene complementando desde dos focos adicionales, que son iguales de importantes a la misma adjudicación de los megaproyectos.

Por un lado, con la financiación de las obras, para lo cual la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter) viene desempeñando un papel fundamental en el cierre de la administración de Iván Duque.

Esta entidad ha venido apoyando a los sectores público y privado en la formulación y estructuración de proyectos de infraestructura urbana, férrea y aeroportuaria, brindando asistencia técnica para su ejecución, lo cual incluye la definición, contratación y supervisión de las fases de prefactibilidad, factibilidad y acompañamiento de los proyectos de inversión.

En plata blanca, su trabajo ha consistido en facilitar la identificación de fuentes de financiación y la obtención de viabilidades, por medio de la selección de los consultores se

realiza a través de procesos contractuales ágiles que garantizan la pluralidad de oferentes y la transparencia en la selección.



Por otro lado están los trabajos en materia de seguridad vial, fundamentales a la hora de la puesta en marcha de los megaproyectos de infraestructura de transporte.

En este caso, la abanderada ha sido la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que acaba de darle inicio al programa Sistema Seguro en Colombia, un proyecto que permitirá reforzar la señalización vial en zonas escolares, pasos y senderos peatonales, líneas de parada e intersecciones con dispositivos de control como la señal del Pare.



Con una inversión de \$27.000 millones, esta iniciativa permitirá reducir la accidentalidad vial en zonas donde se han identificado excesos de velocidad, altos índices de mortalidad y mayor exposición al riesgo de los actores viales más vulnerables.

Se trata de obras que se ejecutarán a través de tres contratos en Antioquia, Cesar, Cundinamarca, Santander, Tolima y Valle del Cauca; y que también contemplan intervenciones de tráfico calmado, urbanismo táctico y dispositivos de control para la regulación del tránsito con el objetivo de continuar con el impulso de estrategias que induzcan a una mejor gestión de la velocidad desde el comportamiento y la infraestructura.



“Con estas y otras intervenciones, Colombia dará un paso más en su tarea de enfrentar la compleja topografía con la que ha vivido desde hace más de 200 años y que beneficiará a todos.

Los trabajos que se vienen son arduos y llevarán a que los colombianos sigan sintiendo el impacto de las obras, pero tendrán un efecto multiplicador a largo plazo, cuando los trabajos queden listos y sean habilitados para los ciudadanos.

Las concesiones 5G se convertirán en una nueva apuesta por la competitividad y la productividad colombiana, pero serán apenas un escalón adicional en la apuesta por la infraestructura de Colombia, cuyas banderas deberá retomar quien reemplace al presidente Iván Duque en la Casa de Nariño.





VALORA

ANALITIK

Especial infraestructura

