

# Bogotá

**Así serán los metros elevado-subterráneo**  
 Vea como serían estos dos tipos de construcciones.



## Acueducto

### Ocho barrios sin servicio de agua

San Antonio (Usaquén), La Macarena, Bosque Izquierdo, San Martín, La Merced, Sagrado Corazón, Cataluña y Sucre (Chapinero) se quedarán sin servicio de agua potable por los mantenimientos programados.

## Codensa

### Mantenimientos en siete barrios

La Estrada (Engativá), Quesada (Teusaquillo), La Cabaña (Fontibón), Pradera (Usaquén), La Campida (Kennedy), El Remanso (Bosa) y Las Delicias (Kennedy) tendrán cortes en la energía eléctrica, en diferentes horarios.

## Pico y Placa

### Particular

0-2-4-6-8

6:00 a.m. - 8:30 a.m.  
 3:00 p.m. - 7:30 p.m.

## Clima

### Hoy

19° 10°

### Máxima Mínima

Cielo parcialmente nublado con lloviznas en horas de la tarde.

### Mañana

20° 9°

### Máxima Mínima

Cielo nublado con algunos chubascos y tormentas eléctricas.

## Tránsito

### Dos rutas para Suba y Fontibón

La ruta 19:11 circulará en Suba y cubrirá los barrios Canóndromo y Prado Veraniego. La 16:12 cubrirá desde el aeropuerto El Dorado hasta el barrio La Giralda, en Fontibón. Son dos nuevas rutas complementarias.

# Las ventajas de un Metro subterráneo

IDU explica las diferencias de seguridad, ruido, limpieza y hasta estética.

## ‘Licitación del Metro, en febrero de 2017’: Peñalosa

● La construcción de un metro subterráneo es más segura, limpia e insonora y genera un mayor valor del suelo para la ciudad.

Esas son algunas de las razones esgrimidas por el director del IDU, William Camargo, al comparar la propuesta de hacer un metro elevado hecha por el alcalde electo de Bogotá, Enrique Peñalosa, contra el proyecto de metro estructurado por Gustavo Petro. Según el funcionario, las diferencias entre uno y otro modelo no son únicamente de tiempo de construcción ni de dinero, sino de los beneficios o perjuicios que ese modelo pueda traer a la ciudad.

Uno de los puntos es la construcción. “Mientras en un metro subterráneo yo estoy trabajando con una tuneladora haciendo una construcción horizontal a menos 25 metros, y solo me elevo en las zonas de estación, en el metro elevado tengo que tener toda la cimentación de las columnas que van a soportar la estructura, que están a 30 o 45 metros y que en las estaciones lo más probable es que requiera más cimentación de soporte; estamos hablando de 25 columnas por kilómetro, o sea 150 columnas sin contar estaciones, que tienen que enterrarse en el suelo natural”, dijo el funcionario.

Otro elemento que debe tenerse en cuenta es el del riesgo sísmico. “Un metro subterráneo es más estable para efectos sísmicos que uno elevado y eso lo demostró el sismo de Kobe (Japón, 1995), en donde las estructuras elevadas tuvieron una mayor afectación”, explicó Camargo quien agregó que una columna elevada se afecta

● El alcalde electo de Bogotá, Enrique Peñalosa, aseguró ayer que la licitación para el metro de Bogotá estaría lista en febrero de 2017.

Esta afirmación, hecha en el XII Congreso Nacional de Infraestructura en Cartagena, se da un día después de que el director

del IDU, William Camargo, asegurara en ADN que el cambio del modelo de Metro retrasaría por lo menos dos años la obra.

El nuevo mandatario capitalino también aclaró que la construcción de la megaobra comenzaría en el segundo semestre de ese año.

Peñalosa fue enfático en aclarar que el dinero destinado para la construcción del Metro no alcanzaría para hacerlo subterráneo debido a la subida del dólar.

Recordó que durante su campaña para la Alcaldía insistió en que vale la pena estudiar un metro elevado por costos y por tiempo.

“El que vamos a hacer en su parte sur solo tomaría unos cuatro meses más para iniciar la licitación”, afirmó al recordar que hasta ahora se ha dicho que la licitación para el metro subterráneo se podría abrir en octubre de 2016. “No es cierto que hoy sea posible iniciar la licitación”, dijo.



De acuerdo con Camargo, un Metro subterráneo es más seguro, limpio e insonoro para los ciudadanos y genera mayor valor. A. PARTICULAR

más por el movimiento y la diferencia de materiales que se usan.

La contaminación auditiva es otro punto para tener en cuenta. “Un metro a menos 25 metros es completamente imperceptible para la ciudad, es como las redes de acueducto y alcantarillado, uno jamás escucha el fluir del agua. Cuando ese metro sube y tienes un tren pasando cada dos minutos o minuto y

medio, en los primeros años puede que sea de baja intensidad, pero eso es como lo vehículos, cuando está nuevo no le suena nada pero en la medida en que van pasando los años, se va desajustando y el ruido de esa maquinaria va a tener un impacto en ruido que va a ir aumentando”, explicó.

Desde el punto de vista ambiental, estético y de seguridad, también tuvo sus

reparos. “Esa huella que deja el Metro borra de tajo la arborización que hay en la zona baja, allí no va a haber árboles, seguramente va a haber alguna especie de jardinería pero no más porque debajo de los puentes no crecen las mismas especies”, dijo.

El funcionario aseguró que los bajos de la estructura de un metro elevado se convierte en foco de suciedad, inseguridad, invasión

del espacio público y hasta de vivienda para los habitantes de calle.

Con estos argumentos Camargo recomendó pensar muy bien en el futuro pues, “proponer un metro elevado disminuye precios de suelo y genera pérdida de valor en el tiempo y eso puede que la actual generación lo capitalice con el ahorro de un billón de pesos, pero la siguiente lo pierde, y con creces”.



Directores: José Fernando Millán C. (jfermi@diarioadn.co). Jefe de redacción: Carlos Salgado R. (carrsal@diarioadn.co). Editora en Bogotá: Jenny Gómez (jengom@diarioadn.co). Editor en Barranquilla: Juan Alejandro Tapia (justap@diarioadn.co). Editora en Cali: Yaneth Ramírez (yaneram@diarioadn.co). Editor en Medellín: Juan David Correa (juacor@diarioadn.co). Editor en Bucaramanga: Miguel Jaramillo Ángel (mjar@diarioadn.co). Redactores Bogotá: Jaime Alberto Barrientos, Sergio Glayo, Natalia López y Ana María Górriz. Director Gráfico CEET: Bertram Pinilla. Coordinador de diseño: Juan Manuel Leal. Diseño: Henry Torres Villamarín, Luis Eduardo Ossa y Daniel Celis. Servicios Informativos: CEET, AFP, EFE y Reuters. Redacción: Avenida Eldorado No. 88B-70. Tel: 2940100. Berente: Alexandra Plata (alaplata@eltiempo.com). Jefe de Producto: Carolina Forero (forero@eltiempo.com). Publicidad: 2940100. Distribución: Marathon Distribuciones. Prerensa digital: CEET.

PREMIO INTERNACIONAL de Periodismo The Society for News Design 2015

©COPYRIGHTS © 2008 CASA EDITORIAL EL TIEMPO S.A. Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular. Reproduction in whole or in part or traslation without written permissions is prohibited. All rights reserved

■ **Cien mil**

Una mujer víctima de la masacre en el corregimiento El Salado, Carmen de Bolívar, recibió del presidente Juan Manuel Santos la casa cien mil del programa presidencial de cien mil viviendas gratis.

■ **Regresó**

Regresó a Colombia el primer colombiano repatriado de China por razones humanitarias, el caleño Hérold Carrillo, anunció la Cancillería en su cuenta twitter. Carrillo purgaría 19 años de cárcel en La Modelo.

■ **Exposición**

Hasta hoy se llevará a cabo en la plazoleta de la Beneficiencia del Valle la exposición de cuadros pintados al óleo de 37 mujeres víctimas del conflicto armado con el apoyo de la Oficina de Restitución de Tierras.



■ **Visita**

**Yumbo.** Dos delegaciones de Alemania visitó el Concejo de esta localidad con el fin de firmar algunos convenios de cooperación y hermanamiento en temas de planeación y educación, entre otros.

■ **Rechazo**

En un comunicado, la Universidad del Valle rechazó el uso de explosivos por parte de encauchados al interior de la institución en momentos en que se desarrollaban este jueves dos eventos internacionales.

■ **Armitage se estrenó en el XII congreso de la CCI**

# Más inversión social, menos infraestructura

Maurice Armitage participó en el panel de alcaldes electos durante el Congreso nacional de infraestructura que se adelanta en Cartagena junto con los nuevos mandatarios de Bogotá y Medellín. Contrario a lo que el auditorio esperaba escuchar, el nuevo mandatario hizo énfasis en que la ciudad debe priorizar en la inversión social por encima de la infraestructura.

Según Armitage la infraestructura y la movilidad no son los grandes problemas de la ciudad. “Al lado de los alcaldes de Bogotá y Medellín soy un ñuco en estos temas. No soy un gran conocedor de la infraestructura. En lo que les tengo ventaja es en mi visión de lo social. Este es un auditorio fabuloso

para hablar de grandes ciudades y de grandes cosas pero vivimos en un país distinto al que queremos. Nuestra realidad es otra y tenemos problemas mucho más graves que la falta de vías, de parques o de andenes. En ciudades donde la gente gasta más en transporte que en comida, no podemos olvidarnos de lo social” afirmó el nuevo mandatario de los caleños.

■ **Movilidad**

Pese a lo anterior, Armitage prometió que su administración le buscará soluciones a la movilidad en el sur de Cali, mejorará los accesos a la ciudad pero sobre todo hará énfasis en la rehabilitación del jarillón del Río Cauca. “El Jarillón es el problema más grande que tiene Cali.



Maurice Armitage, alcalde electo de Cali en Cartagena.

Si no lo solucionamos podemos vivir una tragedia de la magnitud de la de Armero. También tenemos que priorizar el tema del agua y del alcantarillado para lo cual tenemos que recuperar Emcali” enfatizó Armitage.

En su encuentro con los empresarios de la infraestructura Armitage se

mostró de acuerdo con la realización de alianzas público privadas pero afirmó que no era partidario de la implementación de peajes urbanos para financiar las vías debido a que las condiciones económicas de la mayoría de los ciudadanos son precarias. Sobre las alternativas para mejorar el transporte

## Recursos para vías terciarias

El gobierno nacional anunció que cofinanciará hasta el 80% de las vías terciarias. Según el Departamento Nacional de Planeación el mecanismo permitirá invertir 48 billones de pesos durante dos décadas en esta red de carreteras. Para asignar los recursos a partir de enero se iniciará un inventario de las vías y se realizarán los manuales de buenas prácticas. Los alcaldes que deseen acceder a los recursos deberán acogerse a las reglas de contratación que implemente el gobierno nacional. “A partir del diagnóstico de las vías y de las posibilidades financieras de los municipios se asignaran los recursos. Se priorizaran vías terciarias de municipios con mayores niveles de pobreza e índices de violencia” complementó Simón Gaviria, director del DNP, durante la presentación de la iniciativa.

masivo Armitage manifestó que “hará énfasis en crear zonas industriales en diferentes zonas de la ciudad porque, contrario a

lo que muchos piensan, para él en vez de tenerse que mover más los caleños necesitan trabajar cerca de sus viviendas”.

# ECONOMÍA

VÍAS INFORME

## Licencias ambientales, atranque de obras 4G

Concesionarios y financiadores vuelven a llamar la atención para que se agilicen trámites ambientales.

Por FERNEY ARIAS JIMÉNEZ.

La existencia de una reserva forestal en ambas orillas del río Cauca, entre La Pintada y Bolombolo, es uno de los escollos ambientales que debe sortear la concesión vial La Pintada (Bolombolo-La Pintada-Primavera), para poder acometer las grandes obras a partir de abril del próximo año.

Así lo reveló Germán de la Torre Lozano, gerente de esa firma concesionaria, quien en diálogo con EL COLOMBIANO explicó que se espera una resolución por parte de la autoridad ambiental, que en este caso es Corantioquia.

“Tenemos que presentar un estudio para que esa Corporación Autónoma Regional nos autorice la sustracción de esa reserva, para adelantar los trabajos. El estudio lo entregaremos en un mes, aproximadamente”, comentó.

La dificultad no es exclusiva de esa concesión que tiene una longitud de 98 kilómetros y que demandará inversiones por 910.000 millones de pesos.

Mauricio Millán Drews, gerente de la Concesionaria Vial del Pacífico (Bolombolo-Primavera), le dijo a este diario que una de sus prioridades es:



Aspecto de la concesión vial Mar 2 en Urabá, cuyo contrato quedó en firme la semana pasada con la suscripción del contrato con la empresa Autopistas de Urabá. FOTO MANUEL SALDARRIAGA

**1** millón de toneladas anuales aumentará la demanda de cemento por las obras 4G.

“terminar el trámite de licenciamiento ambiental que actualmente tiene un avance importante al interior de las autoridades competentes locales y nacionales, quienes evalúan su aprobación”.

La observación de los em-

presarios inquieta a los financiadores de los proyectos, pues recientemente la Asociación Bancaria y de Entidades Financieras de Colombia (Asobancaria) advirtió que “para la banca es esencial tener certidumbre en aspectos tales como la aprobación de la totalidad de las licencias ambientales con anterioridad al inicio del proyecto y la adquisición de la mayor parte de los predios necesarios en sus unidades funcionales”.

**Continuación de las 4G**  
Pero mientras la apuesta por las vías 4G apenas arranca y

los encargados de ejecutar las obras buscan financiación y lograr las autorizaciones ambientales, el Gobierno ya estructuró un plan para los próximos 20 años.

Se trata del Plan Maestro de Transporte Intermodal (Pmti) que originalmente contempla 234 proyectos viales, portuarios, aeroportuarios, féreos y fluviales que se desarrollarían de aquí al año 2035.

La Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) resaltó que la ambición de esta apuesta estratégica queda en evidencia al hablar que re-

### ¿QUÉ SIGUE?

#### DESARROLLO PÚBLICO-PRIVADO

Mientras los concesionarios ponen en marcha las obras de la infraestructura vial de cuarta generación, también hay avances en los proyectos de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada (APP-IP). El pasado viernes, por ejemplo, se inició la etapa de pre-construcción de la autopista Antioquia-Bolívar, que en 5 años unirá a Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar. Esta construcción costará unos \$1,13 billones.

quiere de una inversión anual de 10,4 billones de pesos durante dos décadas, es decir que demandará recursos por 208 billones de pesos.

Con el Pmti sobre la mesa, la pregunta que surge es: ¿cómo se financiará el Plan? Desde el mismo Gobierno el abanico con las propuestas está a la orden del día.

Clemente del Valle, presidente de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), sostuvo durante el congreso nacional de la infraestructura, que se clausuró el viernes pasado en Cartagena, que entre las fuentes de pago además de los recursos del presupuesto nacional (impuestos generales), podrían incluirse nuevos cargos a los usuarios (impuestos a los combustibles, rodamiento y tarifas de peajes) y la monetización de algunas activos de la nación (privatizaciones y reconcesiones).

La discusión la financiación del Pmti recién comienza ■

### EN DEFINITIVA

Tras la fase previa para el inicio de las obras de las vías 4G, son evidentes algunas dudas e inconvenientes que van surgiendo, pero que se espera puedan ser resueltas con prontitud.

#### NOTAS ECONÓMICAS

## \$2.991

promedio que tendría el precio del dólar en Colombia durante diciembre, según una encuesta realizada por Citibank.

#### AEROLÍNEA I

EASYFLY ACTIVA DOS NUEVAS RUTAS HACIA QUIBDÓ, EN EL CHOCÓ

Easyfly iniciará operaciones en dos nuevas rutas desde la capital chochoana, uniéndolo, a través de un vuelo directo a Quibdó con Pereira, desde este lunes 30 de noviembre y a Quibdó con Apartadó desde mañana martes primero de diciembre. Ambos servicios serán prestados en aeronaves del tipo JetStream 41, de fabricación británica.

#### AEROLÍNEA II

VIVACOLOMBIA LISTA PARA VOLAR A LOS ESTADOS UNIDOS

VivaColombia activará el próximo miércoles, 2 de diciembre, su nueva ruta Medellín-Miami-Medellín, con la que espera transportar un promedio de 90.000 pasajeros. Igualmente, prepara el arranque de operaciones en la ruta Bogotá-Miami-Bogotá, a partir del 16 de diciembre, con la que calcula transportar a unos 84.000 viajeros.

#### SALUD

COOPERATIVISMO INCONFORME CON FIN DE SALUDCOOP

La Confederación de Cooperativas de Colombia (Confecoop) dijo que la liquidación de SaludCoop EPS por parte del Gobierno constituye un golpe significativo para el movimiento cooperativo, pues es el fin de una entidad grande que surgió de la integración iniciada en 1994 por 36 cooperativas y 3 fundaciones de reconocida trayectoria.

#### TÉRMICA

TERMOCANDELARIA VOLVIÓ A GENERAR ELECTRICIDAD

Luego de dos meses de inactividad, la central Termocandelaria de Cartagena reinició la generación de energía ayer domingo, como resultado de las acciones derivadas de su intervención por parte de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios. La planta prendió una de sus turbinas con lo que genera 150 megavatios.

## Editorial

# Infraestructura, el gran cambio

Los avances en materia de infraestructura se han convertido en motor de desarrollo del país. En los próximos años se sentirán sus impactos. El Gobierno debe garantizar que la senda se mantenga.

La importancia creciente que el Gobierno del presidente Juan Manuel Santos le ha dado a la infraestructura comienza a mostrar sus frutos. Gracias a estos esfuerzos, durante los próximos años el país podrá apreciar, en toda su magnitud, los impactos sobre su desarrollo y modernización.

Con las obras de las autopistas 4G ya contratadas y los desarrollos en otros frentes viales, como las Vías para la Equidad, y las inversiones en marcha en infraestructura portuaria, aeroportuaria, fluvial y en la red férrea, Colombia se apresta a salir del atraso que la ha caracterizado y a emprender una gran transformación.

Según informa el Ministerio de Transporte, al momento se tienen adjudicadas 25 autopistas 4G. Esto significa que el 70 por ciento de este trascendental programa ya está en marcha.

Si a estos proyectos se le suman dos de iniciativa privada y los dos primeros de la tercera ola, a partir de 2016 se estarán interviniendo 5.000 kilómetros de vías que representan una inversión de 51,5 billones de pesos.

El esfuerzo realizado ha significado un gran salto en la participación de la infraestructura en la economía. Así, entre 2003



ILUSTRACIÓN ESTEBAN PARÍS

y 2013 la suma de los aportes públicos y privados en transporte se triplicó al pasar del 0,6 al 2,0 por ciento del PIB. En la actualidad se estima que esta es de 2,5 por ciento.

Según la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), con la ejecución de las 4G dicho guarismo aumentará a 3,5 por ciento. Para los próximos años se estima que esta cifra no debe ser menor de 3,0 por ciento.

Los planes gubernamentales en materia de infraestructura van más allá. Según el Departamento Nacional de Planeación (DNP), se tiene previsto desarrollar la red de carreteras terciarias. Para ello se estima una inversión de 48 billones de pesos durante los próximos 20 años.

Según algunas experiencias internacionales, como la de Perú, el desarrollo de la red terciaria (que en Colombia es muy

extensa, 142.000 kilómetros, y se encuentra en mal estado) tiene un impacto económico y social muy significativo para los habitantes de los territorios rurales, pues les abre nuevas oportunidades de progreso.

El impulso que está recibiendo la infraestructura llega en un momento clave para la economía, pues este se ha convertido en el antídoto contra la desaceleración del producto na-

cional. No en vano, durante los últimos trimestres y de la mano de la construcción, el sector de obras civiles viene liderando el crecimiento económico.

El desarrollo de la infraestructura, además de favorecer directamente el progreso de las regiones y de las poblaciones donde se ejecutan las obras, demandará productos de diversas actividades industriales apalancando así su desarrollo. Algo parecido está ocurriendo con otros sectores, como el financiero.

A pesar de los evidentes avances logrados en el desarrollo de la infraestructura, el Gobierno tiene hacia adelante importantes retos que debe superar. El más urgente es asegurar el financiamiento de los proyectos de la tercera ola de las concesiones 4G y de otros prioritarios que hacen parte del Plan Maestro de Transporte. En esto la promoción de la participación del capital privado es fundamental.

En materia de infraestructura el país no puede dar marcha atrás. Para evitarlo, el Gobierno debe adelantar las gestiones necesarias para superar las dificultades financieras del momento. Con ello se garantiza que la senda trazada por los avances alcanzados se mantendrá ■

## CONTRAPOSICIÓN



## LA PRIMAVERA VIAL ESTÁ MUY LEJOS.

Por  
**JOHEL MORENO SIERRA**  
Ingeniero, expresidente de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros, SAI.

En Ecuador sí que aprovecharon bien la bonanza petrolera: invirtieron con oportunidad 5.000 millones de dólares para construir 7.000 km de carreteras en doble calzada en los tiempos y costos programados y así lograron una verdadera revolución con una infraestructura que ha transformado el país. No hubo escándalos de corrupción y no tuvieron que esperar años para obtener licencias ambientales,

predios o resolver alegatos con comunidades vecinas.

Mientras aquí se enardecen los celos partidistas por la propiedad de la chequera y se giran billones en cheques sin fondos para construir un Metro en Bogotá, se llenan páginas con titulares que magnifican la "Primavera vial de la prosperidad" que tendríamos con las denominadas 4G, si acaso en el 2021 tendríamos apenas 114 km en doble

calzada y 168 en sencilla, frente a las amenazas de ingresos decrecientes por los precios del petróleo y de otra reforma fiscal. Para algunas concesiones ya adjudicadas apenas están definidos los corredores viales para los concesionarios, como en el caso de Pacífico 1 entre La Pintada y Bolombolo.

La verdad es que transcurridos más de 5 años de su reestructuración y con la posible fi-

nanciación de los Fondos de Pensiones y el concurso de la nueva Ley de infraestructura, la 1692/13, la que ponderaron con "bombo y platillos"; hay ejemplos cercanos como la extensión de 9,5 km en doble calzada a Santuario, tan solo se ha negociado una fracción de los predios, confirma la ineficacia de la Ley y la receta para confiar en la oportunidad de las autopistas cuando el tráfico se duplique ■

## ECOS Y COMENTARIOS



**Presidente del Grupo Editorial:** Luis Miguel De Bedout Hernández.

**Directora:** Martha Ortiz Gómez.

**Macroeditores:** Margarita María Barrero F. (Digital), Germán Calderón (Periodismo Gráfico y Audiovisual), José Guillermo Palacio (Local), Simón Posada T. (Tendencias) e Isolda María Veléz H. (Actualidad).

**Editor de Continuidad:** Carlos Olimpo Restrepo.

Fundado en 1912 por Francisco de Paula Pérez, 1891-1976 | Fernando Gómez Martínez, 1897-1985 | Julio C. Hernández F., 1902-1983

Las opiniones expresadas por los columnistas son libres y de ellas son responsables sus autores. No comprometen el pensamiento editorial de EL COLOMBIANO. El contenido del periódico EL COLOMBIANO es de propiedad de EL COLOMBIANO S.A. Y CIA S.C.A. queda prohibida su reproducción total o parcial en cualquier medio conocido o por conocerse, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular. / The content of the newspaper EL COLOMBIANO is property of EL COLOMBIANO S.A. Y CIA S.C.A. All partial or total reproduction in any existing or future media publications and its translation to any language is strictly prohibited without prior written approval from the owner. © 2015

## CLASIFICADOS Y SUSCRIPCIONES 339 3333

**Oficina Ppal.:** Cra. 48 N° 30 Sur 119 Envigado. Tel: (574) 331 5252  
Fax: 331 4858 A.A.: 80636 **Bogotá:** Cl. 25 D Bis No. 102A 63 P 2 Tel: (571) 4156764 Fax: 4157508 Edificio la República. **Calli:** Calle 23N N° 58N-09 Tel: (052)6687030 Fax: (052)6814417  
**Internet:** www.elcolombiano.com

EMPRESAS NOTICIA

# Concreto hará puerto en Urabá con \$3 billones

A eso asciende, a pesos de hoy, la inversión anunciada por la firma en el Congreso Nacional de Infraestructura.

Por **FERNEY ARIAS JIMÉNEZ**  
Enviado Especial Cartagena\*

La constructora Concreto invertirá 1.000 millones de dólares (\$3 billones de pesos a dólar de hoy) en un nuevo complejo portuario cuya construcción arrancará en 2016 en Necoclí, Urabá antioqueño.

El proyecto se denominará Darién International y según la firma antioqueña será uno de los proyectos de competitividad más importantes para Colombia.

Se trata de un puerto multipropósito ubicado en una zona privilegiada para el comercio exterior y apuesta por convertirse en una alternativa eficiente para navieras y operadores portuarios.

La terminal marítima dispondrá de muelles y áreas de almacenamiento en tierra, tendrá

capacidad para manejar contenedores, carga suelta, granel seco y líquido, y en su desarrollo estará vinculada la firma estadounidense Moffat & Nichol.

Además, contará con terrenos aledaños para desarrollar una ciudadela y un parque industrial que permitirá el avance y sostenibilidad del puerto a largo plazo, con un terreno disponible de 230 hectáreas y sus vías de acceso.

“Concreto es protagonista en el desarrollo de los más grandes proyectos de infraestructura del país, que incluyen las más importantes hidroeléctricas, túneles, puentes, carreteras, puertos y muelles. Estas son unas de las razones que nos impulsan a liderar esta iniciativa de Darién International Port” manifestó *Juan Luis Aristizábal*, presidente de Concreto.



Así se proyecta que quedará la solución portuaria que se construirá en Necoclí y que anunció Concreto en el Congreso Nacional de Infraestructura que se realiza en Cartagena. FOTO CORTESÍA

## Menos tiempos y costos

En la presentación de Darién International Port se aseguró que este permitirá acortar distancias y costos de transporte, pues ciudades como Medellín, Bogotá y el Eje Cafetero tendrán en este puerto una opción de primera línea para conectarse con el país y el mundo.

Por su ubicación, se estima que habrá optimización logística: el puerto estará, por tierra, a 380 kilómetros de Medellín, a 820 de Bogotá, y a 574 kilómetros del Eje Cafetero.

Las cifras estimadas, de acuerdo con estudio y proyección de Moffat & Nichol, indicaron que Darién Internatio-

nal Port tendrá la capacidad de movilizar, en el año 2020, unas 680 mil toneladas de mercancías y carga y en el 2040 la cifra será de 13 millones de toneladas transportada en contenedores.

De acuerdo con un estudio del Instituto para el Desarrollo de Antioquia (Idea), sobre impactos y potencialidades de un sistema industrial y portuario en Urabá, el complejo generará alrededor de 76 mil empleos para 2034. Adicionalmente crearían puestos de trabajo por la construcción del complejo y de las infraestructuras asociadas al mismo.

*\*Por invitación de la CCI*

## PARA SABER MÁS

### EL COMPROMISO CON EL PROYECTO

Moffat & Nichol es una firma de consultores internacionales de proyectos de infraestructura, que se especializa en el planeamiento y diseño de instalaciones de líneas costeras, puertos y ríos. Sobre la localización del puerto en Necoclí, Concreto señaló que será clave para el desarrollo de Urabá y un paso importante en el progreso de la subregión.

## ENTREVISTA

JUAN MARTÍN  
CAICEDO FERRER  
Presidente de la CCI.

## Pymes esperan bondades de las 4G

La Cámara Colombiana de la Infraestructura congrega desde hoy y hasta el viernes a sus afiliados en el congreso anual, en Cartagena. Que el auge de las obras 4G beneficie a las pequeñas y medianas empresas del sector es uno de los objetivos que espera la agremiación.

### ¿Desde la óptica de la CCI, qué avances tienen las iniciativas 4G?

“La financiación está resuelta y solo tuvimos dificultades en algunas vías de la tercera ola en la que solo se incluyeron dos: Bucaramanga-Pamplona y Pamplona-Cúcuta que son estratégicas para la zona de frontera, pero ya evidenciamos cierres financieros y eso nos genera optimismo”.

### ¿Se dieron los pasos para facilitar la financiación de las obras?

“Sí. Organizamos la casa por dentro y se construyó la institucionalidad apropiada. Este era un sector proclive a la informalidad y la politiquería y se crearon entidades en las que prima el rigor técnico, dándole confianza al mercado. Hay contratos bien estructurados con mapa de riesgo adecuado entre los privados y el Gobierno. Las 4G introdujeron un concepto novedoso y es que los recursos solo se le entregan al concesionario en la medida en que vaya entregando las obras”.

### ¿Este auge está beneficiando a todas las empresas del sector?

“Por tratarse de obras de gran envergadura estas han quedado en manos de grandes consorcios, pero hay una gran expectativa por parte de las pymes de ingeniería que quieren aprovechar el buen momento. Tenemos la esperanza de que el Gobierno presente los resultados de una mesa de trabajo que tuvimos para encontrar caminos que le permitan darle espacio a esas pequeñas y medianas firmas”.

## INFRAESTRUCTURA INFORME

# Las 6 dudas que la banca ve en la ejecución de las 4G

El Gobierno sigue anunciando apertura de licitaciones e inicio de obras en distintos tramos. Los constructores se declaran optimistas ante los avances.

Por FERNEY ARIAS JIMÉNEZ.

Mientras el Gobierno sigue hundiendo el pie en el acelerador a la construcción de las llamadas vías de cuarta generación o 4G, el sector financiero advierte que todavía existen algunos elementos que deben ser aclarados para lograr el financiamiento de las obras.

Para la Asociación Bancaria y de Entidades Financieras de Colombia (Asobancaria) son seis los puntos que todavía generan dudas, entre ellos el porcentaje de endeudamiento de los concesionarios.

La agremiación sugiere que el porcentaje de endeudamiento de los concesionarios puede ser incrementado en un valor tal que les permita participar en las tres olas de proyectos y que el límite del 25 por ciento sea aplicable a cada proyecto de 4G de manera independiente.

Jonathan Malagón González, vicepresidente Económico de Asobancaria, precisa que ese mayor endeudamiento debe ser autorizado por la Unidad de Proyección Normativa y Estudios de Regulación Financiera (URF), del Ministerio de Hacienda.

La Asociación le hace reparos al requisito según el cual la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) debe hacer parte de los contratos de Alianzas Público-Privadas (APP), para que los establecimientos de crédito puedan aumentar el límite del cupo de endeudamiento.

“Este hecho limita el monto de los recursos que la banca local puede aportar en aquellos proyectos donde la Agencia no participa, por ejemplo, proyectos con entes territoriales u otros órganos públicos”, agrega.

Igualmente, recomienda determinar el alcance de la Ley de Garantías Mobiliarias y los derechos sobre los contratos como garantías admisibles, pues considera que la aplicación de este tipo de garantías puede beneficiar el financiamiento de los proyectos de infraestructura.

En este frente, Malagón señala que la normativa debe expresar que la garantía mobiliaria que se constituye sobre los derechos deri-

# 51

son las vías 4G que se ejecutarán por concesión y alianzas Público-Privadas.

# \$36,7

billones es la inversión que demandarán las obras 4G, según la Asobancaria.

vados de los contratos de concesión sea considerada como garantía admisible; puesto que se disminuiría la exigencia de provisiones y se proveerían mejores condiciones para la financiación.

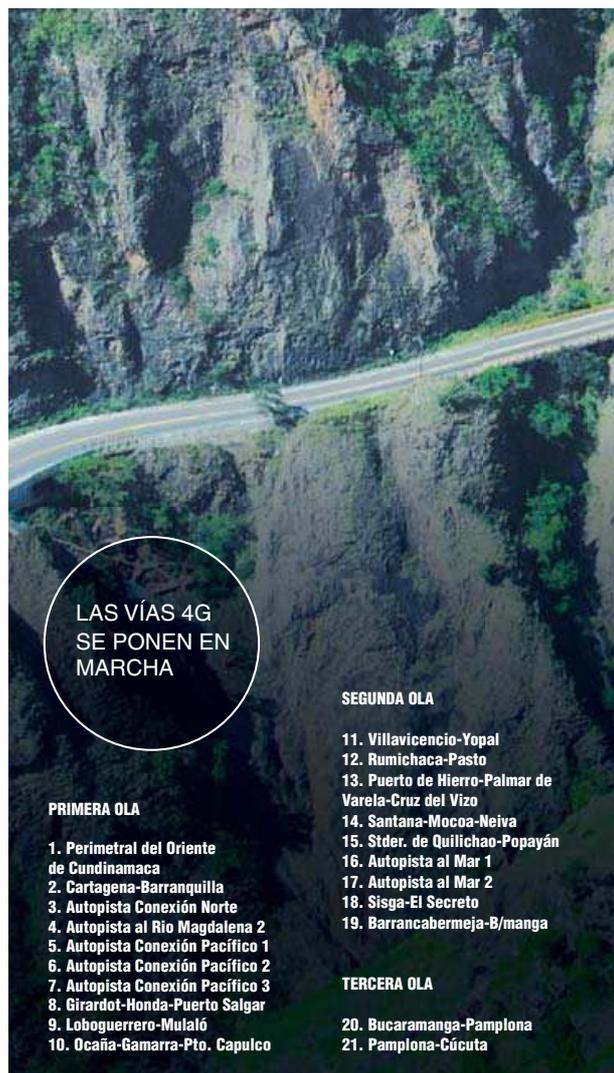
Para la Asobancaria también resulta fundamental que haya mayor claridad a la ejecución de los *step in rights* (paso en los derechos) en los contratos, porque persiste la incertidumbre sobre la forma en que se daría una eventual toma de posesión ante un escenario de incumplimiento, pues aunque existe normatividad que protege a los financiadores de los proyectos, no es claro cómo se realizaría este proceso.

Para las entidades financieras resulta fundamental conocer con anticipación, en la medida de lo posible, las fechas exactas o los plazos máximos en los cuales deberán realizar los desembolsos de los recursos. De no tener certeza sobre estos puntos, se podrían exacerbar los riesgos de tasa de interés y de liquidez en el mercado financiero local.

Finalmente, para la banca es esencial tener certidumbre en aspectos tales como la aprobación de la totalidad de las licencias ambientales con anterioridad al inicio del proyecto y la adquisición de la mayor parte de los predios necesarios en sus unidades funcionales.

### La perspectiva oficial

La firma hoy en Apartadó del contrato Autopista al Mar 2, anuncios como el del viernes pasado del inicio de obras en la Autopista Pacífico 3 o la publicación, ayer, de los pliegos



LAS VÍAS 4G  
SE PONEN EN  
MARCHA

#### PRIMERA OLA

1. Perimetral del Oriente de Cundinamarca
2. Cartagena-Barranquilla
3. Autopista Conexión Norte
4. Autopista al Río Magdalena 2
5. Autopista Conexión Pacífico 1
6. Autopista Conexión Pacífico 2
7. Autopista Conexión Pacífico 3
8. Girardot-Honda-Puerto Salgar
9. Loboguerrero-Mulaló
10. Ocaña-Gamarra-Pto. Capulco

#### SEGUNDA OLA

11. Villavicencio-Yopal
12. Rumichaca-Pasto
13. Puerto de Hierro-Palmar de Varela-Cruz del Vizo
14. Santana-Mocoa-Neiva
15. Stder. de Quilichao-Popayán
16. Autopista al Mar 1
17. Autopista al Mar 2
18. Sisga-El Secreto
19. Barrancabermeja-B/manga

#### TERCERA OLA

20. Bucaramanga-Pamplona
21. Pamplona-Cúcuta

de licitación para contratar las autopistas Bucaramanga-Pamplona, Pamplona-Cúcuta (de la tercera ola de concesiones. Ver gráfico) evidencian el afán del Gobierno por mostrar avances en estas iniciativas.

Desde la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), su presidente, Clemente del Valle, resalta que seis de los proyectos formalizaron el cierre financiero e involucraron diferentes fuentes de recursos.

“Este es un programa muy grande. En los primeros seis proyectos la banca local tiene un liderazgo importante, hemos logrado interesar a ban-

cos internacionales que ofrecerán financiación en dólares y viene un tercer componente con el ingreso del mercadeo capitales”, comenta.

Justamente, ayer, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y Ashmore Group presentaron el primer fondo de deuda principal para infraestructura 4G con recursos por 1,4 billones de pesos, el cual facilitará el ingreso de los fondos de pensiones, que serán uno de los motores para la ejecución de las obras.

“Con este producto, se busca facilitar la canalización de recursos de los inversionistas

**CLAVES**

**LOS ANUNCIOS DE LA ÚLTIMA SEMANA**

- 1** El presidente Juan Manuel Santos firma hoy en Apartadó el contrato de la vía Mar 2. La inversión es de \$1,31 billones y lo ejecutará Autopistas Urabá.
- 2** Ayer la ANI publicó los pliegos de licitación para contratar las vías Bucaramanga- Pamplona y Pamplona-Cúcuta. Entre diciembre y marzo se recibirán las propuestas de las constructoras.
- 3** El pasado viernes arrancó la construcción de la Conexión Pacífico 3. La obra estima inversiones por \$1,8 billones y requerirá unos 3.257 empleos para su ejecución.
- 4** El Consejo de Ministros del sábado anterior reveló que la inversión del Sistema General de Regalías entre 2012-2015, llegó a \$6,2 billones en infraestructura de transporte, que representan 33% del total aprobado.

**DICEN DE...**

**MÁS ALTERNATIVAS PARA LA FINANCIACIÓN**

Luego de la estructuración y el cierre financiero del primer fondo de deuda para la infraestructura 4G, de la CAF y Ashmore Group, se espera la conformación de otros tres instrumentos similares, uno de ellos estructurado por Sura Asset Management y Credicorp y otro en el que participará BTG Pactual. Igualmente, se espera que la IFC (subsidiaria del Banco Mundial) sea otro inversionista de los proyectos. Se estima que a través de los fondos de deuda de infraestructura se llegue a un total de \$4,5 billones. Dichos fondos permiten desembolsar los recursos cuando se necesitan. Así, los fondos de deuda también pueden beneficiar a los concesionarios porque les ayuda a evitar el carry negativo, es decir tener parqueados los recursos mientras pagan intereses (carry: retorno que produce un activo). El ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas, resaltó la importancia de la creación del fondo, porque facilitó la entrada de los fondos de pensiones en las 4G, lo que demuestra que Colombia está a la altura de inversionistas exigentes.

**NOTAS ECONÓMICAS**

**2,1%**

fue el crecimiento de Estados Unidos durante el tercer trimestre de 2015.

**RESULTADOS**

**GANANCIAS DE EEB ALCANZARON LOS \$549 MIL MILLONES**

Al cierre del tercer trimestre de 2015 la Empresa de Energía de Bogotá, casa matriz del Grupo de Energía de Bogotá, alcanzó ganancias por 549.728 millones de pesos. Los ingresos operacionales del Grupo crecieron 28,10% y pasaron de 1,77 billones en septiembre de 2014 a 2,27 billones en el mismo periodo de 2015.

**LABORAL**

**COMFENALCO ABRE AGENCIA DE EMPLEO EN ANDES**

La caja de compensación familiar Comfenalco Antioquia, a través de sus Agencias de Gestión y Colocación de Empleo ha ubicado este año a unas 2.050 personas en empresas como Almacenes Éxito, Tiempos S.A.S y Construcciones Eléctricas y Cíviles. Mañana se abre la sexta agencia, localizada en el municipio de Andes.

**SUPERVISIÓN**

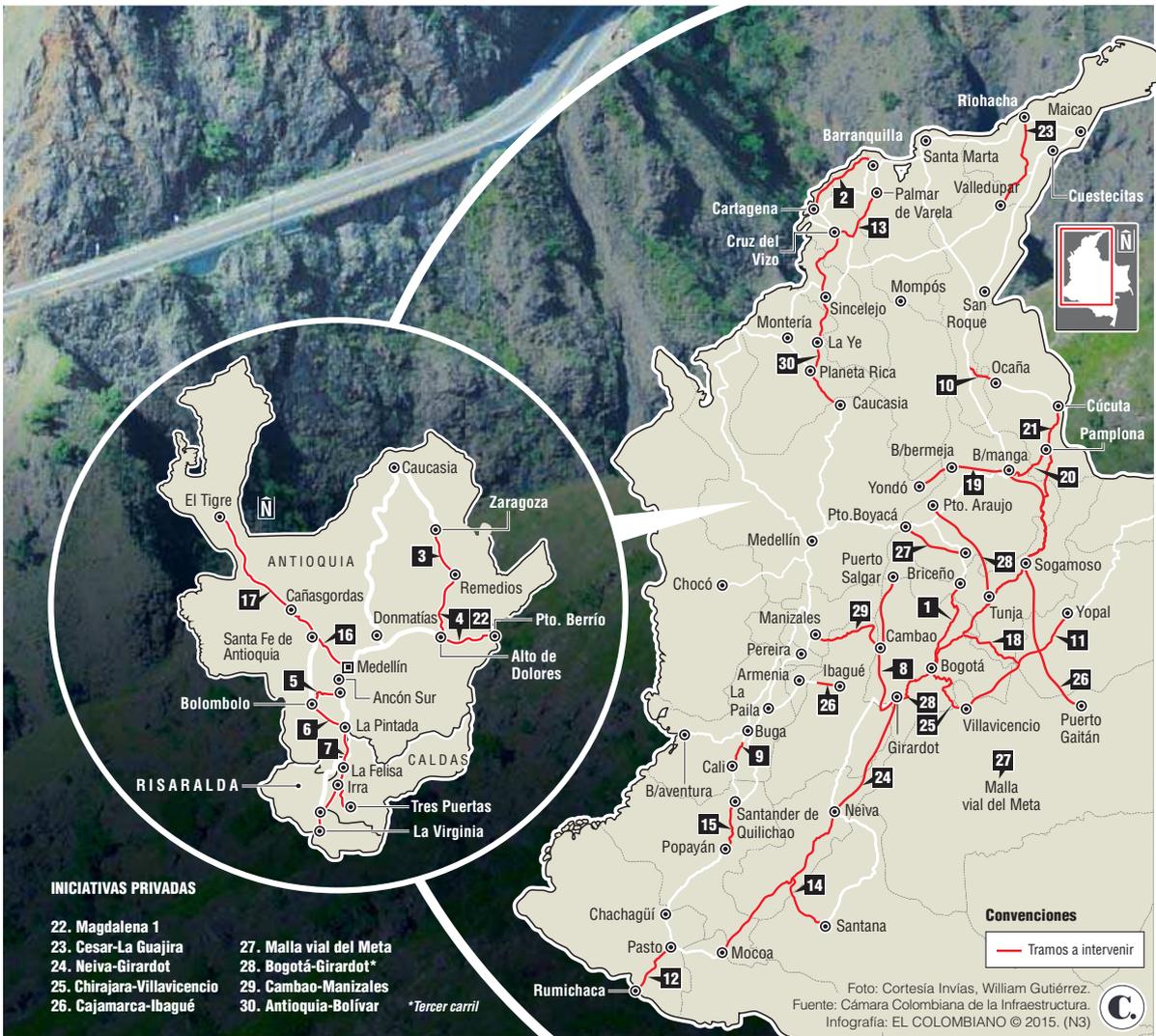
**TERMOELÉCTRICAS BAJO LA LUPA DE SUPERSERVICIOS**

La superintendente de Servicios Públicos Domésticos, Patricia Duque Cruz, anunció que 17 centrales de generación térmica continuarán respaldando el sistema de energía durante periodos de escasez, mientras que dos centrales (Termo Valle y Termo Cali) tendrán un seguimiento por las dudas en la gestión adelantada.

**MARCAS**

**ZENÚ Y ARGOS, NOMBRES MUY RECORDADOS**

En el escalafón de las 50 marcas colombianas más valiosas de 2015, elaborado por la firma Compass-branding, la marca Zenú de Nutresa es la más importante del sector cárnico, mientras Argos, tiene un *top of mind* del 68% al focalizar su estrategia en fortalecer los vínculos emocionales con sus públicos objetivos.



**INICIATIVAS PRIVADAS**

- 22. Magdalena 1
  - 23. Cesar-La Guajira
  - 24. Neiva-Girardot
  - 25. Chirajara-Villavicencio
  - 26. Cajamarca-Ibagué
  - 27. Malla vial del Meta
  - 28. Bogotá-Girardot\*
  - 29. Cambao-Manizales
  - 30. Antioquia-Bolívar
- \*Tercer carril

institucionales y otros actores para, de esta manera, complementar el mercado financiero destinado a impulsar la infraestructura de los países, un sector en que tenemos amplia trayectoria y exitosa experiencia", explica Enrique García, presidente de la CAF.

Con esta puerta abierta y otras opciones similares que se están estructurando (ver Dicen de...), la Asociación Colombiana de Fondos de Pensiones y de Cesantías (Asofondos) estima que sus afiliados podrían participar con cerca de tres billones de pesos y se calcula que las renta-

bilidades de los portafolios superiores al Índice de Precios al Consumidor (IPC) más 7 puntos porcentuales.

**Las cuentas, ¿claras?**

La Asobancaria recuerda que las inversiones previstas al concebir inicialmente el programa 4G en materia de carreteras ascendían, entre iniciativas públicas y privadas, a cerca de 50 billones de pesos; sin embargo, tras los procesos de estructuración, adjudicación y contratación que se han venido dando, junto con la nueva realidad en materia fiscal, el escenario más probable indica

que las inversiones de este programa estarían alrededor de los 36,7 billones de pesos.

Otros estimativos indican que la totalidad del programa le aportará en promedio 0,4 por ciento al crecimiento económico colombiano de aquí al año 2022. "En concreto, es de esperarse que el aporte aumente progresivamente hasta el año 2018, cuando alcanza su máximo (0,8 por ciento) y a partir de allí tome una senda decreciente hasta el 2022 (un 0,61 por ciento).

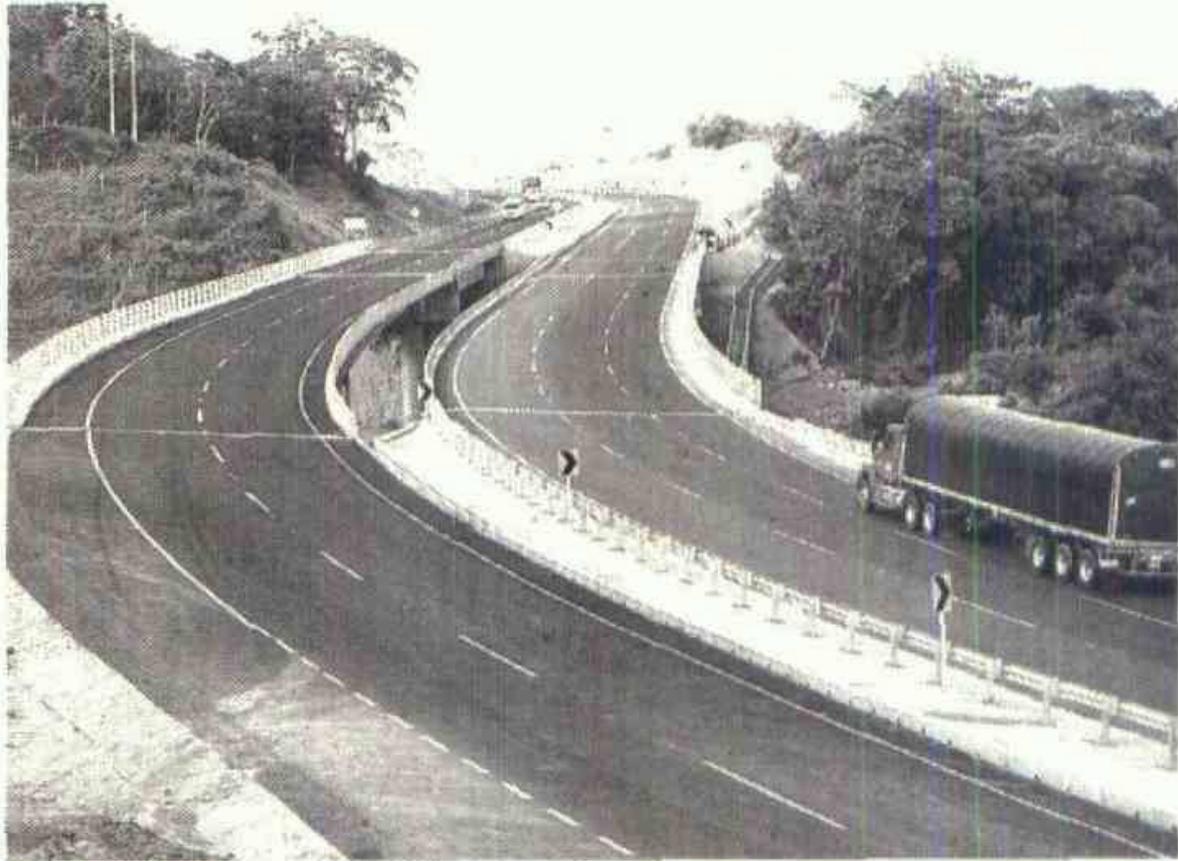
Sin atreverse a dar una cifra de los recursos inyectados por los bancos a los proyectos

que lograron el cierre financiero, el presidente de la FDN dice que la expectativa es que un 50 por ciento de la financiación, en cada proyecto, sea de la banca local.

El apalancamiento que ofrecerá la Financiera al primer paquete de concesiones alcanzará el billón de pesos ■

**EN DEFINITIVA**

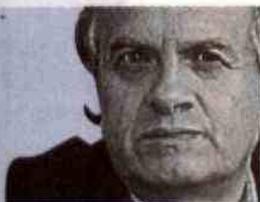
El esquema 4G para el desarrollo de vías tiene pleno respaldo del Gobierno, pero los pretendidos avances en plazos tan cortos siguen generando incertidumbres que deben corregirse.



*El 25 de noviembre tendrá lugar en Cartagena, el XII Congreso Nacional de la Infraestructura, organizado por la CCI. El plato fuerte del evento estará a cargo del vicepresidente, Germán Vargas Lleras, quien revelará los lineamientos y pormenores del Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2035.*

# Hay que pagar por ellas

**ARMANDO MONTENEGRO**



ES DIFÍCIL HACER CUENTAS DE TODA la plata que falta en el sector público. No sólo se cayeron los ingresos petroleros del Gobierno y pronto se vencerán algunos de sus impuestos transitorios, sino que se necesitan fondos adicionales para la paz, la salud, las pensiones... Por esta razón se prepara una reforma tributaria estructural que, se dice, entre otras cosas, elevará el IVA, creará el impuesto a los dividendos y eliminará un montón de exenciones.

En la lista de nuevos gastos no se incluyen todavía los costos de las autopistas, túneles, trenes, viaductos y tantas obras que el país tendrá de emprender después de que avance el exitoso programa de concesiones, denominado 4G, en el que está embarcado el Gobierno. Luego vendrá el 5G, cuyo contenido ya se está bosquejando, y que tendrá un mayor alcance y ambición. Y, además, se tendrán que impulsar grandes inversiones en las ciudades, que hoy están colapsando por la falta de vías, los trancones y el deterioro de las redes (entre tantas cosas, hay que desembotellar las ciudades; entrar o salir de Bogotá, por ejemplo, puede tomar bastante más tiempo que el que se ahorra por la doble calzada a Girardot).

Fedesarrollo, a instancias del Gobierno y la Cámara Colombiana de la Infraestructura, realizó un estudio del Plan Maestro de Infraestructura del país, integrado por las principales obras que se deben construir en los próximos 20 años (o sea, el mismo 5G). Los costos de dicho plan superan los \$200 billones, una suma equivalente al 25% del PIB. Se estima, además, que el monto mínimo para poner en marcha el nuevo programa de obras alcanzaría más de \$10 billones anuales, una suma que hoy no hace parte de las proyecciones fiscales.

Con esta preocupación en mente, el Gobierno contrató a la firma Económica Consultores, a cargo del experto Pablo Roda, para que revisara algunos de los pagos que hacen los colombianos por el uso de las vías: los impuestos a la gasolina, al rodamiento y el tributo a la adquisición de carros nuevos. Roda encontró que en Colombia se cobra por estos conceptos bastante menos que en otros países que ya cuentan con una red de transporte más moderna y completa. Concluye, por lo tanto, que se podrían elevar estos cobros en forma razonable, y así se podría recaudar una suma cercana a los \$4 billones anuales, correspondiente al 0,5% del PIB. Aunque insuficientes, estos recursos pueden contribuir a cubrir una parte importante del costo de las nuevas obras en los próximos años.

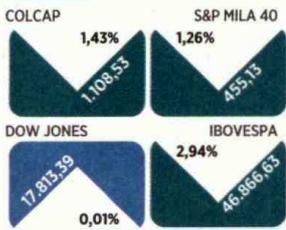
Los colombianos debemos aceptar que si queremos una infraestructura moderna, tenemos que pagar por ella como sucede en otros países. Y que buena parte de los pagos debe provenir de los vehículos que utilizan, desgastan y congestionan las vías (y también contaminan el aire).

En materia del pago por el uso de las vías, se deben hacer a un lado la demagogia y el populismo. Quienes participan en estas discusiones deben entender, por ejemplo, que no tiene sentido pedir, simultáneamente, que se baje el precio de la gasolina y que se construyan mejores y más modernas carreteras (los camioneros, además, exigen fletes más altos).

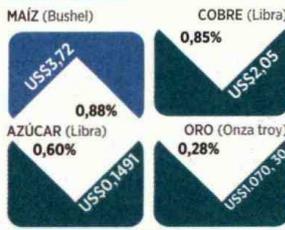
Si no se encuentran recursos para financiar las nuevas obras, el país sufrirá la frustración de ver que caen las inversiones y que no se rompe el cuello de botella de su gran atraso en materia de infraestructura.

## Indicadores económicos

## Mercados



## Commodities



## Divisas



## Acciones BVC



## Cifra

**55**  
dólares es el nuevo precio de referencia del petróleo para el Gobierno Colombiano. La actualización presenta una reducción de US\$5 con respecto a los US\$60 al que estaba este indicador.

# Negocios

Lo reveló anoche el Gobierno

## Así es el Plan Maestro de Transporte Intermodal

La hoja de ruta que seguirá el país durante los próximos 20 años buscará conectar a las 18 principales ciudades-región, donde se origina el 85% del PIB colombiano, con las fronteras y los puertos del Caribe y el Pacífico.



EDWIN BOHÓRQUEZ AYA  
CARTAGENA

ebohorquez@elespectador.com  
@EdwinBohorquezA

Después de poner a andar la cuarta generación de infraestructura, el Gobierno ya tiene lista la que se podría llamar la quinta generación del sector, que permitiría mantener el ritmo de obras con las que Colombia busca desatrasarse de los más de 30 años de rezago en la materia. Se llama Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), y lo reveló ayer el vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, en el marco del XII congreso del sector.

Más de 3.000 personas relacionadas con la infraestructura esperaban atentos los anuncios del Ejecutivo. En cifras, serán 101 proyectos de la red básica, que son 12.681 kilómetros, 52 proyectos en redes de integración que abarcan unos 7.000 kilómetros, dos océanos dragados con puertos, ocho ríos intervenidos de la red fluvial que son 5.000 kilómetros, 31 intervenciones adicionales en los aeropuertos y cinco vías intervenidas dentro de la red férrea, que son 1.600 kilómetros.

Pero las críticas no se han hecho esperar. Hay quienes dicen en los corrillos del congreso de infraestructura que no es más que otro documento con muchas promesas. Que habrá que ver más allá del papel y que si bien hasta ahora están empezando las obras de las 4G, entonces “¿cuándo se podrá ver tanta maravilla anunciada por el vicepresidente?”, dijo un alto ejecutivo

que pidió no ser citado.

Pues el mismo documento reza que “las 4G fueron el inicio de este plan, que se entregará en 2025. Luego vendrá la década que finalizará todo el plan propuesto”. Eso quiere decir que sobre 2035 se podría cortar la cinta y tomar la fotografía. Entonces, también surgió la pregunta de cuánto costará. El PMTI “exige un compromiso del Estado porque requiere una inversión calculada de \$10,4 billones anuales. Es decir, 1,3% del PIB de 2015”.

Vargas Lleras dijo que “el plan deberá recibir ajustes, tampoco es la última palabra. Con este congreso se inicia el debate. Surge un inventario de proyectos, prioridades, preguntas de cómo sostener el crecimiento del sector. En cómo intervenir en las regiones de las principales 18 ciudades de Colombia”. Y habló de que podría ser incluso “la quinta y sexta generaciones de infraestructura”. Sólo dejó claro que este no debe ser un plan de gobierno, sino de Estado.

Lo que no les va a gustar mucho a los colombianos es que se vienen más impuestos, pues detalla el mismo documento que “es innegable que para ponernos al día en infraestructura debemos realizar una inversión importante, que significa el compromiso de todo un país y es por eso que dentro de las fórmulas de financiación están contemplados los impuestos como una de las formas para financiar el plan”. Sería, por ejemplo, vía valorización. O como decían algunos de los asistentes al congreso: por medio del cobro de peajes, que podría considerarse una carga tributaria para los usuarios.

En toda la estrategia revelada ayer por Vargas Lleras tendrán que participar el Ministerio de Transporte, el Departamento



Juan Martín Caicedo, presidente de la CCI; Carlos García, director del Invias; Natalia Abello, ministra de Transporte; Luis Fernando Andrade, presidente de la ANI. / Edwin Bohórquez

Nacional de Planeación, la Financiera de Desarrollo Nacional, el Invias, la ANI, la Aérociivil y Cormagdalena. La gerencia, metodología y conceptualización estarán a cargo de Fedesarrollo y tendrán el acompañamiento de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI).

Precisamente Luis Fernando Andrade, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), habló sobre Fedesarrollo y su presencia dentro del plan como gerente. “Es una magnífica noticia, nosotros con la CCI estuvimos pensando cuál es la entidad de pensamiento en Colombia con más experiencia, con profesionales idóneos para llevar adelante el Plan Maestro de Transporte Intermodal y sin duda es Fedesarrollo. Nosotros en la ANI hemos trabajado prácticamente todos los días con ellos, hemos tenido una excelente relación y vemos con mucha expectativa que por fin tenemos un plan de largo plazo”.

De paso habló del tema financiero. “Las necesidades financieras requieren inversiones importantes para lo que es la red básica de transporte y luego se necesita otro tanto en las ciudades para lo que es el transporte

masivo, las vías secundarias y las terciarias. Un tema interesante es que el año pasado se llegó a un nivel del 2,7% del PIB. Lo que tenemos que hacer es mantener el ritmo, no se necesita aumentar las inversiones más allá de lo que se tiene ahora, hay que sostenerlo por un periodo de 10 a 20 años y de esa forma tendremos una infraestructura que nos van a envidiar en toda América Latina”.

La ministra de Transporte, Natalia Abello, le dijo a *El Espectador* que “el PMTI, como lo ha dicho el vicepresidente, es un compromiso de Estado a largo plazo. El alcance y los objetivos son ambiciosos, pero realistas y apropiados para el dinamismo y la velocidad que exige el mundo actual. El PMTI se consolida así como una herramienta flexible en el tiempo que facilitará a las administraciones nacionales y regionales la evaluación y el desarrollo de proyectos enmarcándolos en una visión de largo aliento con objetivos claros y definidos, así como un marco de referencia para aquellos inversionistas públicos, privados, nacionales o internacionales que deseen aportar en la construcción de un país competitivo, sostenible, equitativo y en paz”.



PRENSA PRESIDENCIA

El presidente de la CCI, Juan Martín Caicedo Ferrer, y el presidente Juan Manuel Santos entregaron un reconocimiento a un empresario colombiano.

## Colombia crecerá 0,7% más con las vías 4G: Santos

**Dijo que está cerca un acuerdo sobre víctimas del conflicto.**

**Clausuró el XII Congreso Nacional de Infraestructura.**

CARTAGENA. Colombia va a crecer 0,7 por ciento más con las concesiones de cuarta generación por el impacto que esta tendrán en la competitividad, dijo el presidente Juan Manuel Santos, durante la clausura del XII Congreso Nacional de Infraestructura en Cartagena.

El mandatario sostuvo que mientras se construyen estas autopistas, "el crecimiento va a ser como el doble, 1,5 por ciento más de crecimiento, durante la fase de construcción, los próximos cinco años", estimó.

Explicó que de finalizar el conflicto el país tendrá por lo menos, punto y medio adicional de crecimiento, de por vida.

"Esta es la combinación ideal: con la apuesta en infraestructura y con la paz nuestra economía podrá crecer entre 2 y 3 puntos adicionales", señaló ante

el gremio de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI.

Santos aseveró que una vez se ponga fin al conflicto, Colombia puede ser "un país normal, donde no nos sigamos matando en una confrontación sin sentido los hijos de una misma nación".

"Tenemos una obligación irrenunciable con el futuro de nuestros hijos, con los hijos de nuestros hijos. Nosotros nacimos, todos aquí hemos crecido y hemos vivido en un país en guerra permanente, un conflicto que ha producido más de 220 mil muertos, más de 5 millones de desplazados", lamentó.

Al referirse al punto relativo a las víctimas del conflicto en la agenda pactada en La Habana, el Jefe del Estado señaló que está cerca la consecución de un acuerdo en ese aspecto. "Estamos próximos a cerrar el acuerdo sobre la garantía de los derechos de las víctimas con las Farc", reveló.

Resaltó que el país tiene un deber con los afectados por la guerra, pero advirtió que la mayor responsabilidad es que no haya nuevas víctimas.

# B

## ECONOMÍA REGIONALES POLÍTICA OPINIÓN

BOLSA		
	CANT.	VALOR
Ecopetrol	1.389.676	\$1.325
Prec	25.036	\$4.260
Isagén	799.545	\$7.820
Grupo Argos	61.725	\$14.700
Grupo Sura	69.800	\$31.920
Exito	154.715	\$10.260
Grupo Aval	37.520	\$1.080
ISA	43.001	\$6.600
EEP	47.526	\$1.700
Prival	310.158	\$1.095
Bancolombia	72.348	\$20.840

DIVISAS	
	AYER \$3.099,75
TRM	→
	\$3.099,75
Compra	\$3.098,97
Venta	\$3.100,52
EURO	\$3.289,45
REAL	\$824,18

DTF %	
Electivo Anual	4,91
Trim. Anticipo	4,76
Trim. Vencido	4,82
TCC %	
Electivo Anual	4,05
Trim. Anticipo	3,95
Trim. Vencido	3,99

TASAS CAPT	
A 180 días	6,03%
A 360 días	6,49%
METALES	
Oro 100g	\$98.950,41
Plata 100g	\$106.685,23
Plata 100g	\$1.193,3
Platina 100g	\$1.424,15
Platina 100g	\$96.057,09
Platina 100g	\$99.602,96
CAFÉ	
Libra	USD1,42

**Abren plataforma de registro para 'Colombia Siembra'**

Con el fin de recopilar información sobre el sector productivo agropecuario, el Minagricultura instaló una plataforma virtual para el plan 'Colombia Siembra'.



La ministra Abello en la presentación de los proyectos.

## Competitividad regional, objetivo del Plan de Transporte

**Inversión de 2015 a 2035 será de \$10,4 billones anuales, dice la ministra Abello.**

Por Lupe Mouthón Mejía

CARTAGENA. El Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015 - 2035 le apuesta a aumentar la competitividad de país y sus regiones, a través de obras de infraestructura que las interconectarán.

En el segundo día del XII Congreso Nacional de la Infraestructura que se realiza en Cartagena, organizado por la Cámara Colombiana de la Infraestructura, la ministra de Transporte, Natalia Abello, informó que el plan incluye proyectos en todos los modos de transporte: vial, fluvial, férreo y aeroportuario.

Dijo que la visión del plan es integradora y permitirá jalonar el progreso en las regiones y el sistema de ciudades; además ayudará a enfrentar lo que viene en el proceso de consolidación de la paz de Colombia.

Las inversiones implican \$10,4 billones anuales, de los cuales se destinarán entre 50 mil y 100 mil millones para el diseño y estructuración de los proyectos.

**ESPECIFICACIONES.** El Plan incluye 101 proyectos de red básica que representan más de 12.500 kilómetros; 52 proyectos de la red de integración que equivalen a casi 7.000 kilómetros; 5 vías intervenidas de red férrea para más de 1.600 km; 8 ríos intervenidos de la red fluvial por más de 5.000 km; 31 intervenciones adicionales en aeropuertos y obras de dragado para el desarrollo de puertos.

Reveló Abello que el Plan Maestro estará complementado con uno logístico. "Estamos comprometidos con que, adicionalmente, al programa de infraestructura, avancemos en términos logísticos, todo esto para

lograr que el país no se detenga por la noche y funcionemos 7 por 24".

Explicó que será implementado en dos módulos. El primero comprende un plan de infraestructura de la red básica y las vías de integración nacional, que permitirá "potenciar la productividad real del país y el comercio exterior". El segundo es una hoja de ruta que incluye políticas públicas en regulación sectorial, movilidad urbana, gerencia logística de corredores nacionales y conformación de un sistema de gestión de activos en las redes regionales y financiación de formas alternas al modo vial.

La Ministra, al analizar el primer módulo, dijo que se proyectan obras como las adecuaciones en puertos, que permitirán movilizar más de 493 millones de toneladas en 2021. Comentó que con la modernización y ampliación de la infraestructura y tecnología que se viene implementando en el transporte aéreo, Colombia pasará de 34,4 millones de pasajeros en 2015 a 59 millones en 2021; con un crecimiento del 10% anual.

En cuanto a vías, el país pasará de 1.843 kilómetros de dobles calzadas a 3.233. Los ahorros de tiempo serán del 20% y el ahorro en costos operativos del 30%.

**"Mejoraremos la capacidad de las vías y sus especificaciones".**

NATALIA ABELLO  
Ministra de Transporte

**75%**  
de las vías del país estarán en buen estado en 2021, superando el actual índice que es del 48%, anunció Natalia Abello.

Ministro de Hacienda reconoce que prácticamente el Gobierno no contará con los ingresos petroleros por la caída mundial de los precios.

# Infraestructura jalonará crecimiento, dice Cárdenas

Por Lupe Mouthón Mejía

CARTAGENA. El sector de la infraestructura es el responsable de jalonar el sector productivo y ayudar al crecimiento económico del país, afirmó el ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas, quien dijo que han destinado en el Presupuesto de 2016 \$4 billones para inversiones en obras públicas.

"Ustedes son los encargados de movilizar a un gran número de sectores de la economía que van a estar trabajando en función de los proyectos de infraestructura, tienen la responsabilidad de que el país siga exitoso en materia económica con obras que avancen sin contratiempos", dijo Cárdenas en el XII Congreso Nacional de Infraestructura que realiza la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

**CAEN INGRESOS POR CRUDO.** Reveló el Minhacienda que las rentas petroleras del país que en 2013 alcanzaron los \$23 billones, para el 2016 prácticamente no se recibirán. "Hemos logrado administrar la economía en medio de estos choques", sostuvo Cárdenas.

Dijo que, a pesar de la coyuntura actual, el Gobierno nacional proyecta un crecimiento económico superior al 3% del país en 2015 y que para los próximos la participación del sector de infraestructura irá en aumento, de tal manera que para 2017 representará un 0,7% de ese crecimiento.

**PLAN DE VÍAS TERCARIARIAS.** El director del Departamento Nacional de Planeación, DNP, Simón Gaviria, anunció la puesta en marcha del Plan de Vías Terciarias, que implicará la cofinanciación de hasta el 80%.

Sostuvo que el plan se constituye en el primer proyecto piloto de presupuesto informado por resultados del país. "Según cálculos del DNP en las próximas dos décadas esta red de carreteras demanda inversiones por 48 billones de pesos", dijo el funcionario.

Este proceso comenzará con un inventario de las vías terciarias del país, que equivalen a unos 140 mil kilómetros, de las que hoy tienen información disponible.



Cárdenas se dirige a los asistentes al Congreso Nacional de Infraestructura.

### UNA RUTA DE POLÍTICA PÚBLICA

- El presidente de la Asociación Nacional de Empresarios, Andi, Bruce Mac Master, expresó que para su gremio lo más importante es que el Plan Maestro de Transporte Intermodal, presentado ayer, sea un documento que se convierta en la ruta de política pública y que no esté siendo sometido a revisiones permanentes o correcciones.
- "Es un gran estudio que da un salto cuántico en términos de entender la infraestructura en el país y saber que es vital para entender la competitividad. Colombia, si quiere desarrollarse, necesita ser competitiva y también en materia de infraestructura, que representa el 9% de los costos de transporte", expresó el dirigente empresarial.

**3,3**  
billones de pesos figuran en el Presupuesto Nacional de 2016 como ingresos petroleros, cuando en 2013 los mismos sumaron 23,6 billones.

Indicó Gaviria que la priorización de los proyectos se realizará de manera estratégica, por medio de un sistema de puntajes que favorecerá a aquellas vías que conectan a centros poblados o cadenas productivas.

El nivel de estructuración de proyectos será mejorado y por primera vez se tendrá en cuenta a cada región del país como un contexto de construcción diferente.

**EL HERALDO.CO**  
Escriba sus comentarios a: [lupe.mouthon@elheraldo.co](mailto:lupe.mouthon@elheraldo.co)

**JON SONEN**  
**BLACK WEEKEND**  
TODA LA TIENDA  
**30% OFF**

VALIDO DESDE EL 27 AL 30 DE NOVIEMBRE EN TODAS LAS TIENDAS JON SONEN Y CON TODOS COMPARTIMIENTOS. NO ACUMULARSE CON OTRAS PROMOCIONES VIGENTES.

CAMISAS - CALZADO - PANTALONES - BERMUJAS - GUAYABERAS - ACCESORIOS - MALETINES - BOLOSOS

C.C. BUENAVISTA 1 LOCAL 217 - C.C. BUENAVISTA 2 LOCAL 207

Siganos en: @EconomíaEH

# Con APP se harán proyectos de la tercera ola: Mintransporte

En Cartagena sesiona el XII Congreso Nacional de Infraestructura.

Por Lupe Mouthón  
Enviada especial

CARTAGENA. Los siete proyectos de la tercera ola de autopistas 4G que se encuentran pendientes en su proceso de contratación, por limitaciones financieras del Gobierno, podrían ser ejecutados con la modalidad de Asociaciones Público Privadas, APP, de iniciativa privada, dijo la ministra de Transporte, Natalia Abello.

Señaló que de los nueve de la tercera ola, ya hay dos que salieron a licitación y otras dos recibieron propuestas

para APP y se encuentran en etapa de prefactibilidad.

Durante el XII Congreso Nacional de la Infraestructura, que organiza la Cámara Colombiana de la Infraestructura, la Ministra presentó un resumen de los logros de su cartera e indicó que están contratados y en marcha el 70% de los proyectos de autopistas de Cuarta Generación.

Con el fin de darle mayor participación a las empresas de ingeniería del país, anunció que tomaron la determinación de que los estudios, diseños e interventorías de proyectos no se realicen por medio de convenios in-

teradministrativos, sino por concurso de méritos.

Anunció que el 14 de diciembre lanzan la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En el evento, el ministro de Justicia, Yesid Reyes, anunció que el país comenzará a construir centros de reclusión penitenciaria bajo la modalidad de Alianzas Público Privadas.

Indicó que este proyecto, que venía desarrollándose desde hace varios años, fue retomado con el respaldo del Banco de Desarrollo CAF, con el que trabajan en la estructuración de un centro penitenciario en Popayán, con capacidad de 3.500 celdas. El contrato estaría listo en febrero de 2017.

Dijo que con Planeación Nacional trabajan en un se-



La ministra Abello, durante sus declaraciones a la prensa.

gundo proyecto para otras cárceles que sumarían 3.700 celdas con esta modalidad.

Aclaró que aspectos como la vigilancia, la salud y resocialización de los internos estará en manos del Estado, mientras que el operador se encargará de otros temas.

“Esto permitirá la ampliación de cupos penitenciarios en el país a través de APP sin perjuicio de la contratación que seguimos haciendo en el Minjusticia para la ampliación de cupos carcelarios con el procedi-

miento normal”, manifestó Reyes. En diciembre entregarán la primera cárcel de nueva generación, que es la del Espinal. Esta infraestructura se caracteriza por “ser más amigable, ambiental y socialmente”.

## CRECE LA CONSTRUCCIÓN.

En su intervención, el ministro de Vivienda, Luis Felipe Henao, dijo que la proyección de crecimiento en 2015 para el sector de la construcción está entre un 6 y 8%. Aseguró que esperan

“Con las APP invertiremos \$3 billones en alcantarillado”.

LUIS FELIPE HENAO  
Ministro de Vivienda

llegar un millón 450 mil empleos en el país.

“Este es el sector que seguirá liderando el crecimiento económico nacional y nuestro optimismo se extiende a 2016, donde esperamos crecer también entre 6 y el 8%”, dijo.

Henao señaló que estas expectativas se basan en el programa de 130 mil viviendas para ahorradores, con Mi Casa Ya, pues durante el primer trimestre después de su lanzamiento se superó la meta fijada de 10 mil unidades para alcanzar las 40 mil. Este crecimiento impactará en las cifras de licenciamientos, ventas y la construcción.

Síguenos en:  
@EconomíaEH

<b>MONEDA</b>	<b>CAFE</b>	<b>INTERESES</b>	<b>UVR</b>	<b>PETROLIO</b>	<b>TASA DE USURA</b>
Dólar \$3.101,10 Libre \$3.010,24 Euro \$3.290,27 Bolivar \$492,86	Ayer US\$1,2360 Hoy US\$1,2360	DTFEA 5,01% TCC 4,05% IBR 5,120% IBR (Ayer) 5,120% PRIME RATE 3,29% LIBOR 0,4117 a 90 días	Ayer \$226,6924 Hoy \$226,7437	Ayer US\$41,71 Hoy US\$41,71	52,16% E.A. microcrédito 29,00% E.A. para crédito de consumo y ordinario

Estos indicadores son suministrados por **COREVAL** para servicio de los lectores y no comprometen la responsabilidad de EL MUNDO

DNP (National Planning Department) would create new transport authorities

# DNP crearía nuevas autoridades en transporte

Se espera poner en operación la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte para que, permanentemente y con base en los lineamientos que dé el Mintransporte, actualice y defina los proyectos de infraestructura requeridos por el país en el mediano y largo plazo, hasta su fase de prefactibilidad.

Igor Torrico Silva  
igtortorico@gmail.com  
@igtortorico

La presentación del Plan Maestro de Transporte Intermodal (Pmti) fue una oportunidad que aprovecharon distintas instituciones para buscar la manera de fortalecer el tema de la planificación, regulación y control de lo que tiene que ver con la vialidad y el transporte en el país. Es así como el director del Departamento Nacional de Planeación (DNP), Simón Gaviria Muñoz, anunció un conjunto de cambios en la institucionalidad del sector, entre ellos la creación de una nueva entidad.

Así lo hizo el funcionario durante la celebración del XII Congreso Nacional de la Cámara Colombiana de la Infraestructura,

en el que recordó, entre otras cosas, que el transporte ferroviario aún está regulado en el país por normas que datan de 1920.

Estos cambios, que se adelantarán como parte del Pmti, buscan mejorar la articulación y definición de responsabilidades de las entidades públicas del orden nacional y aumentar su nivel de especialización en temas como el diseño de políticas, la planeación, la estructuración y financiación de proyectos, la supervisión, el control, así como en la investigación de accidentes, entre otros, agregó.

Una de las novedades institucionales es la creación de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (Crit), que deberá trabajar en la expedición de las reglas que permitan el funcionamiento del mercado de transporte. En el mediano plazo, explicó el Director, la entidad debe incorporar tareas de regulación técnica, en busca de que una sola entidad defina la regulación.

"Además del desarrollo logístico, hay que trabajar en regulación económica y técnica, así como en el establecimiento de incentivos para promover la logística y la conexión entre los diferentes modos de transporte, la promoción de proyectos de infraestructura, y el desarrollo de mecanismos para la

"La institucionalidad es uno de los aspectos que ha permitido que el país salga adelante en materia de infraestructura".  
Juan Martín Caicedo, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

48  
billones de pesos requerirá la construcción de vías terciarias.

financiación de estas actividades", destacó Gaviria Muñoz.

El otro componente, agregó el funcionario, tiene que ver con la articulación de políticas, competencias y procesos con otros sectores.

"Para citar un solo ejemplo, la Aeronáutica Civil debería centrarse, principalmente, en temas de infraestructura y servicios aeronáuticos, navegación aérea, y dejar a otras entidades las tareas relacionadas con la ejecución, operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. Sin embargo, hoy también define la política, hace la planeación, adelanta el diseño y estructuración de proyectos", comentó el director del DNP.

En opinión del presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, Juan Martín Caicedo, el desarrollo de la institucionalidad es importante porque ha permitido que el país avance en materia de infraestructura.

## Legalidad en la contratación

Durante el Congreso de la Cámara Colombiana de la Infraestructura también se debatieron aspectos relacionados a la transparencia en la contratación. A propósito, María Margarita Zuleta, directora de la Agencia Nacional de Contratación Estatal, insistió en la necesidad de que la información contractual esté disponible para toda la ciudadanía, para que se pueda hacer seguimiento de la misma.

Por su parte, el superintendente de Industria y Comercio, Pablo Felipe Robledo, señaló que Colombia tiene que hacer, por encima de los debates de tipo legal, debates de tipo ético. Un tema, que en su opinión, está ligado al de la libre competencia y al principio de que la economía esté al servicio de los ciudadanos. "Colombia no tiene dueños, y más tratándose del presupuesto nacional. El sistema tiene que estar dispuesto a que haya la mayor cantidad de ofertas y el mayor nivel competitivo para generar transparencia", acotó.

Instituciones robustas, en las que pesa más lo técnico que lo político, como es el caso de la ANI, leyes como la de APP y recursos. Esas eran las tres cosas que nos hacían falta y están evolucionando bien".

Cómo hace usted para planificar el presupuesto familiar



De interés: [www.dnp.gov.co](http://www.dnp.gov.co)

Una de las novedades es la creación de una comisión que deberá expedir las reglas que permitan el funcionamiento del mercado de transporte.

Cortésia

**MONEDA**



Dólar	\$3.099,75
Libre	\$2.982,18
Euro	\$3.299,06
Bolívar	\$492,64

**CAFÉ**



Ayer	US\$1,2555
Hoy	US\$1,2555

**INTERESES**



DTF-EA	4,91%
TCC	4,05%
IBR	5,098%
IBR (Ayer)	5,097%
PRIME RATE	3,29 %
LIBOR	0,4067 a 90 días

**UVR**



Ayer	\$226,5901
Hoy	\$226,6412

**PETROLEO**



Ayer	US\$43,2
Hoy	US\$43,2

**TASA DE USURA**



52,16% E.A. microcrédito
29,00% E.A. para crédito de consumo y ordinario

Estos indicadores son suministrados por **COREVAL** para servicio de los lectores y no comprometen la responsabilidad de **EL MUNDO**

Para diseñar el plan, además del sector gubernamental, se contó con la participación y el aporte del privado a través de la Cámara Colombiana de Infraestructura, Fedesarrollo y expertos nacionales e internacionales, quienes diseñaron la metodología objetiva y técnica para la priorización de proyectos de acuerdo con la evolución y crecimiento del país.

Igor Torrico Silva  
igtortorico@gmail.com  
@igtortorico

**E**l Plan Maestro de Transporte Intermodal (Pmti) fue el gran lanzamiento que el Gobierno Nacional hizo durante la celebración en Cartagena del XII Congreso de la Cámara Colombiana de la Infraestructura. Sin embargo, a pesar de

que el mismo implica la integración del transporte ferroviario y fluvial junto al terrestre hecho en camiones, será este último el que de manera importante seguirá dominando claramente el sector.

Así lo señaló Germán Lleras, director de Steer Davis Gleave, una consultora en transporte que participó junto a Fedesarrollo en los estudios para la definición del Pmti, que es la gran apuesta del Estado para organizar de forma eficiente y estratégica el crecimiento del país por los próximos 20 años. "Hoy, mal contadas, de 300 millones de toneladas, 100 millones lo hacen por ferrocarril y 200 en carretera. El río mueve cerca de 1,5 millones. En un futuro el río ganaría cinco a diez puntos porcentuales, y el resto se mantendría más o menos igual".

El Pmti busca organizar de forma eficiente y estratégica el crecimiento del país y fue presentado por el vicepresidente de la República, Germán Vargas

Trucks will dominate intermodal freight transport

# Camiones dominarán el transporte intermodal

## Cuándo construir

El director de la Cámara de Infraestructura seccional Antioquia, José Fernando Villegas, valoró positivamente los estudios que acompañaron el diseño del Plan Maestro de Transporte Intermodal porque no sólo se le da valor a la Ingeniería sino a otras áreas como la Economía, lo que evita que se construyan vías que no tienen futuro.

Villegas ejemplifica: "Construir una vía férrea hasta La Pintada y hasta Bolombolo suena lógico, porque la línea hace algunos años existía. Pero sobre todo porque hay la posibilidad de sacar carbón al Pacífico. Siempre hay que hacer cuentas".

Por su parte, el presidente de la Andi, Bruce Mac Master, señaló que hay momentos en que hay que construir vías en determinados lugares, así en un primer momento no haya una demanda económica, dado que se quiere incentivar un desarrollo específico.

Germán Lleras, director de la consultora de transporte Steer Davis Gleave, consideró que la decisión está en un punto medio: las dos cosas tienen que hacerse, no es una o la otra. "Donde hay carga ya hay que mejorar lo que existe, pero si hay oportunidades de desarrollar nuevas instalaciones, debe hacerse".

Lleras, quien explicó que el plan tiene un costo aproximado para su implementación de \$10,4 billones anuales, equivalente a 1,3% del PIB, y para lograr su ejecución se dividió en dos módulos.

El primero es un plan de infraestructura para la Red Básica y las Vías de Integración Nacional que va a potenciar la productividad real del país y su comercio exterior, conectando entre sí a las 18 principales ciudades-región, donde se origina el 85% del PIB, con las fronteras y los puertos del Caribe y el Pacífico.

El segundo módulo, por otra parte, será una hoja de ruta que incluye políticas públicas para la regulación sectorial, la movilidad urbana, la gerencia logística de corredores nacionales, la conformación de un sistema de gestión de activos en las redes regionales y la financiación de formas alternas al modo vial.

Explicó el consultor que la proporción de carga movilizada por tierra, que es definitivamente superior a las otras opciones, no va a cambiar significa-

**"Va a haber una mejor repartición de la carga, siendo la carretera todavía prioritaria".**

Germán Lleras, director Steer Davis Gleave.



**20**  
años es la visión del Plan Maestro de Transporte Intermodal.

tivamente. "Lo que va a pasar es que los trenes van a ofrecer un mejor servicio y el río Magdalena va a traer más carga. El volumen es tan grande que las carreteras van a seguir siendo el principal medio de transporte".

Para la carga, concluyó el Director, la distribución puede cambiar por producto, "como el carbón que ya se mueve principalmente por ferrocarril, va a haber nuevos productos que se van a trasladar al ferrocarril o al río, pero muchos otros van a seguir usando el camión".

De interés: <http://ani.gov.co/>




**Plan Maestro en cifras**

- Duración del plan: **20 años**
- Inversión anual: **\$10,4 billones (1,3% PIB)**
- Inversión en vías férreas: **5 vías 1.769 Km.**
- En red fluvial: **8 ríos intervenidos 5.065 km.**
- En red básica: **101 proyectos 12.681 km.**
- En aeropuertos: **31 intervenciones adicionales**
- En dragado de puertos en: **Los 2 océanos**
- Mantenimiento y operación: **\$116,8 billones**



**Es una técnica de construcción**

A. Prefabricado.  
B. Por goteo.  
C. Por laminación.

**RESULTADOS SORTEOS**  
del jueves 26 de noviembre de 2015

**1726**

**9951**

www.gana.com.co 01 8000 15 4362 **gana**

<b>MONEDA</b>		<b>CAFE</b>		<b>INTERESES</b>		<b>UVR</b>		<b>PETROLEO</b>		<b>TASA DE USURA</b>	
Dólar	\$3 099,75	Ayer	US\$1,2450	DTFEA	4,91%	Ayer	\$226,5389	Ayer	US\$42,65	52,16% E.A. microcrédito	
Libre	\$2 982,18	Hoy	US\$1,2555	TCC	4,05%	Hoy	\$226,5901	Hoy	US\$43,20	29,00% E.A. para crédito de consumo y ordinario	
Euro	\$3 299,06			IBR	5,097%						
Bolívar	\$492,64			IBR (Ayer)	5,101%						
				PRIME RATE	3,29%						
				LIBOR	0,4023 a 90 días						

Estos indicadores son suministrados por **CORREVAL** para servicio de los lectores y no comprometen la responsabilidad de EL MUNDO

Prisons will be built through PPPs (Public-Private Partnerships)

# Cárceles se construirán a través de APP

**¿La Agencia Nacional de Infraestructura es un organismo adscrito a?**

A. Ministerio de Vivienda.  
B. Ministerio de Transporte.  
C. Ministerio de Hacienda.



Aunque los empresarios privados participarán en la construcción de cárceles bajo la modalidad APP, el Gobierno también lo seguirá haciendo en otros proyectos con sus propios recursos.

tema de agua, no sólo estamos ampliando la capacidad carcelaria del país sino mejorando con la nueva infraestructura las condiciones de la realización de las personas privadas de libertad", comentó el Ministro.

En relación a la cárcel de Popayan, Reyes puntualizó: "En diciembre de este año ya van a estar listas las bases de la licitación, en marzo de 2016 vamos a tener la lista definitiva de precalificados, en octubre de 2016 el borrador del pliego de condiciones y en febrero de 2017 deberíamos tener firmado el contrato".

Agregó que, por lo pronto, las restantes iniciativas de APP van un poco más retrasadas, por lo que no hay mayores detalles.

Por su parte, Alfonso Prada, director general del Sena, se refirió al programa de formación especializada en el tema de in-

fraestructura, que se inició en el Congreso del año pasado de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, bajo una carta de intención "para trabajar armónicamente con el gremio, que se convirtió en uno de los proyectos más importantes para el Gobierno Nacional en inclusión y lucha contra la pobreza".

El programa, que buscará formar 251.000 colombianos, tendrá una inversión de \$90.000 millones. Una inversión y formación que va dirigida a formar el talento de los trabajadores para participar en la construcción en la infraestructura de cuarta generación, las Alianzas Público Privadas y la edificación de vivienda.

La información fue dada durante el día inaugural del XII Congreso de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, que se celebra en Cartagena hasta mañana.

Igor Torrico Silva  
igortorrico@gmail.com  
@igortorrico

El Ministerio de Justicia quiere emplear la modalidad de Asociaciones Público Privadas (APP) para construir un número indeterminado de

cárceles en el país, que superaría una capacidad para recluir 7.000 detenidos. Sin embargo, todo lo referente a operatividad y gestión del centro seguirá a cargo del Estado.

Así lo afirmó el ministro de Justicia, Yesid Reyes, quien indicó que la primera experien-

cia de este tipo se encuentra en una etapa inicial con ayuda de la Corporación CAF, para la edificación de un centro penitenciario en Popayán que tendrá una capacidad de 3.500 celdas.

En lo que se puede calificar como el desarrollo posterior de este programa, se está trabajando con el Departamento de Planeación Nacional (DNP) en el desarrollo de APP para edificar cárceles "que tendrán 3.700 cupos".

"La construcción penitenciaria a través de APP se hará sin perjuicio de toda la contratación que seguimos haciendo en el Ministerio de Justicia para la ampliación de nuestras cárceles por el procedimiento normal", precisó Reyes.

Agregó el titular de Justicia que es una nueva generación de cárceles, de las cuales la primera se va a entregar en diciembre de este año, que es una ampliación de la Cárcel del Espinal que va a generar 770 cupos.

"Son construcciones mucho más amigables no sólo desde el punto de vista de quienes van a estar reclusos sino desde el punto de vista medioambiental. Hemos cuidado también el

## Logros de la ANI

Durante el XII Congreso de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Luis Fernando Andrade, hizo un balance de lo que la entidad ha logrado en estos cuatro años de existencia. Entre ellos resaltó la aceleración de la inversión privada en infraestructura de transporte, estimada en \$4,4 billones en 2015, y la construcción de 918 kilómetros de dobles calzadas en el período

2011-septiembre 2015. De igual forma resaltó el fortalecimiento institucional de la ANI, que genera confianza y credibilidad, con la capacidad técnica y operativa para afrontar el reto de impulsar la infraestructura en el país. En este sentido comentó el reconocimiento que tuvo la agencia con las certificaciones ISO 9001 versión 2008 y la Ntcgp versión 2009 que avalan el desempeño de su operación.



MAÑANA SE REÚNEN ALCALDE ENTRANTE Y SALIENTE

# Licitación tramo sur del Metro se abriría en febrero de 2017: Peñalosa

● Los recursos que hay disponibles si es subterráneo no se podría por alza del dólar

Con base en los índices de devaluación del peso y los posibles sobrecostos que no asumirá el Gobierno nacional que pone el 70 por ciento de la primera línea del metro para la capital del país, ayer el alcalde entrante, Enrique Peñalosa, en el marco del Congreso Nacional de la Cámara Colombiana de Infraestructura en Cartagena, reiteró que cumplirá con el mandato ciudadano del 25 de octubre y que será subterráneo y elevado para reducir costos.

Al tiempo que mañana tendrán la primera reunión entre el alcalde entrante y el saliente Gustavo Petro con el tema central del metro, Peñalosa explicó en Cartagena que la licitación del metro elevado en el tramo sur sería solamente cuatro meses después del cronograma del subterráneo pero que la obra se demora menos de cinco años.

“Entonces podríamos ir abriendo licitación del tramo sur, hacia febrero de 2017, cuatro meses después de lo que sería el subterráneo y la obra podría estar empezando construcción en el segundo semestre de 2017. Vamos a hacer las inversiones que sean responsables porque no tengo interés en hacer campañas políticas después de esta alcaldía. Aquí vamos a hacer las inversiones que sean responsables. Que cada peso logre la mayor cantidad de kilómetros del Metro”.

Insistió Peñalosa que lo que se hace no es una decisión del alcalde electo, sino de un mandato ciudadano y que con el incremento del valor del dólar en los últimos meses los recursos que hay disponibles del Metro, si fuera subterráneo, no se podría hacer porque con el alza de la divisa en los últimos meses no sería posible.

Ante el reiterado anuncio del Gobierno nacional en torno a que no asume ningún tipo de sobrecosto que pueda presentarse, el alcalde electo señaló que se busca tener los menos riesgos para evitar inversiones no previstas y un mayor beneficio para la capital del país. “Es importante recordar que un metro subterráneo puede tener sobrecostos muy altos, no solamente por el incremento



CON LOS anuncios del alcalde electo, Enrique Peñalosa, la licitación del tramo sur del Metro se haría en febrero de 2017. /usergioarboleda.edu.co

del valor del dólar, sino por los riesgos de hacer trabajos subterráneos”.

Debido a otras experiencias en la construcción del metro como en Medellín, Peñalosa reiteró que las obras subterráneas podrían afrontar graves problemas financieros para Bogotá en las próximas décadas. “El que vamos a hacer en la parte sur tomaría cuatro meses más para iniciar la licitación y no es cierto que la licitación del metro subterráneo pueda arrancar ya”.

Al igual que en campaña, Peñalosa recordó que según los estudios un kilómetro del metro en el tramo elevado costará US\$30 millones mientras que el subterráneo serían US\$200 millones.

De otro lado, mañana se realiza la reunión entre los alcaldes saliente y entrante a las 9 de la mañana en el Palacio Liévano y donde Petro dijo que no hay temas establecidos pero que le hará unas advertencias sobre la situación de la Línea de Emergencias 123 y el Metro.

“La conversación será lo que él quiera hablar, sobre los diferentes temas de la ciudad, que es una ciudad compleja, así que no creo que el tiempo, porque una reunión de un día cubra todos los problemas, los procesos de la ciudad de Bogotá, espero que converse conmigo del metro”.



**MINUTO DE DIOS** 60 años



**BANQUETE DEL MILLÓN**

**Amor, justicia y equidad**

**26 de noviembre de 2015**  
**Salón Rojo Hotel Tequendama**  
**Hora: 6:00 p.m.**  
**Bogotá D.C.**

**Línea Bogotá (1) 587 4441**  
**Línea Gratuita Nacional 01 8000 946 223**  
**contacto@minutodedios.org**  
**www.minutodedios.org**

# Las regiones que se favorecerán el nuevo Plan Maestro de Trans

La apuesta del Gobierno Nacional, que marca la ruta en obras de infraestructura al 2035, beneficia a poblaciones del oriente, Pacífico, Atlántico y sectores apartados del sur del país.

Basta mirar el mapa de Colombia para ver que en el oriente, sobre todo, en Amazonia y Orinoquía no

## Economía

hay vías adecuadas que interconecten a los pueblos y menos aún, transporte fluvial o férreo apropiado que sirva para movilizar carga. Hoy tampoco nadie puede viajar directamente de Tumaco a Quibdó y llevar mercancía en esa dirección. O ir sin escalas de Villavicencio a Puerto Carreño.

Todos estos aspectos se tuvieron en cuenta y priorizaron en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) que el Gobierno Nacional presentó en el reciente XII Congreso Nacional de Infraestructura. Este trabajo hecho por un comité intersectorial de alto nivel comenzó por iniciativa del vicepresidente Germán Vargas Lleras.

El atraso del país en infraestructura vial, aeroportuaria, férrea, marítima y fluvial es tan gigantesco que las obras iniciadas por el Gobierno Nacional, con inversiones por 70 billones de pesos, no serán suficientes para alcanzar y sostener los niveles de competitividad que hoy tienen Chile y México, abanderados del sector en América Latina.

Para no detener la revolución que arrancó en la infraestructura nacional con obras que terminarán hacia el 2021 o antes, integrar regiones aisladas o estratégicas que favorezcan a la población y ayuden al crecimiento económico, fue que se estructuró el PMTI, 2015-2035. Este costará 10,4 billones de pesos anuales, como lo anticipó EL TIEMPO. Es decir, valdrá un total de 208 billones.

"A pesar de haber sido un tema evidente y una preocupación estatal, la modernización de nuestra infraestructura intermodal nunca se había priorizado y eso pretende el PMTI", dijo Vargas en el congreso orga-

nizado por la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI).

Según la ministra de Transporte, Natalia Abello, lo que se quiso con el PMTI fue tener una visión a largo plazo y "construir una red vial primaria con niveles de servicios competitivos internacionalmente, conexión de amplios territorios en los mercados, más

transversalidad vial y eficiencias desde todos los modos de transporte". Y eso se espera lograr con la hoja de ruta trazada por el PMTI para 20 años.

En la lista de proyectos prioritarios del plan figuran unos de la red básica existente, otros nuevos y varios señalados para mantenimiento, que, dada su importancia, es el que se lle-

va el 56 por ciento (116,8 billones de pesos) del total de los 208 billones que vale ejecutar el Plan Maestro.

Para la primera década del plan maestro, se planean hacer vías importantes para la integración, como la pavimentación de al menos 10 kilómetros entre Cuatro Vientos y El Banco; la intervención del corredor multimodal de la selva

que conecta al Guaviare y Vaupés y la pavimentación del corredor Premio Nacional de la Paz, de 10 km, entre Paujil y La Montañita.

## Las nuevas redes

Entre las nuevas carreteras que se construirían para integración regional, por ejemplo, en el Pacífico, se propuso hacer 30 kilómetros entre Nóvita,

San José del Palmar y Anserma Nuevo. También se trabajaría la carretera Tumaco-San Agustín-Pácora, de 45 kilómetros.

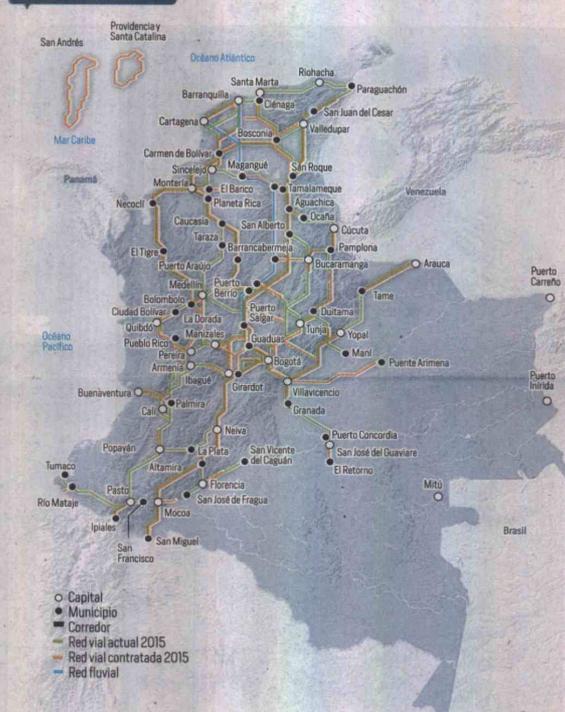
En la red básica fluvial, que tendría obras en 5.065 kilómetros de ocho ríos, los expertos recomendaron hacer trabajos en los primeros 10 años los 117 kilómetros del canal del Dique, los 851 kilómetros navegables del río Meta y 450 km del río Atrato.

En la red férrea se consideró que entre el 2015 y el 2025 se debe quedar al día con la red del tren Pacífico, el tren Bogotá-Belencito y que quede plenamente habilitado el corredor desde La Dorada hasta Chiriguáná,

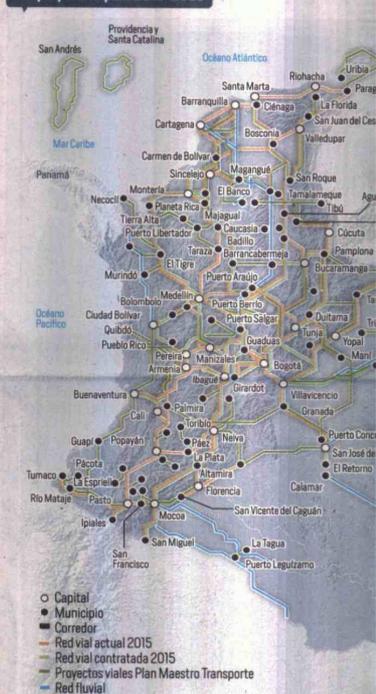
## Desarrollo de la infraestructura del transporte

Fuente: Vicepresidencia de la República, Mintransporte y Plan Maestro de Transporte Intermodal

### Red vial contratada 2015



### Red propuesta para 2015-2035



## Lo que está pasando

### 1 Inaugurarán nueva torre de El Dorado

La nueva torre del aeropuerto El Dorado, que es más alta que la actual y cuya tecnología permitirá atender 90 operaciones por hora, será inaugurada este jueves por el Gobierno Nacional. Funcionará paralelamente con la antigua torre, que se demolerá en enero.

### 2 Firms, contratos para segunda ola 4G

Con la suscripción del contrato para construir Mar 2, la megautopista 4G que conectará el nordeste antioqueño con el interior del país, quedaron en firme la contratación y puesta en marcha de los nueve proyectos viales que hacen parte de la segunda ola de concesiones.



### 3 Régimen sancionatorio en transporte

El proyecto de ley que le da facultades a la Superintendencia de Puertos y Transporte para sancionar a empresarios infractores, en los diferentes modos de transporte público, pasó a último debate en el Congreso. Podrán sancionar desde un taxi sin higiene hasta fallas en frenos.

## 'Tecnología y conexiones, básicas en infraestructura'

Rosabeth Moss Kanter, catedrática de Harvard Business School, es una de las 50 mujeres más poderosas del mundo, según el *Times* de Londres. Ella estuvo en el XII Congreso Nacional de Infraestructura.

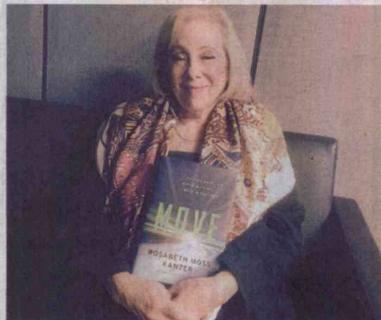
En su concepto, una infraestructura sin mantenimiento lleva a que dinero de inversiones se destinen a reparaciones. "Eso no es visión", dijo. Y si estas se hacen, al menos que tengan innovación, "reinversión" para no tener luego estructuras obsoletas.

En la conferencia dijo que no se debe pensar en proyectos grandes, costosos y políticos y que se debe planificar conjuntamente, entre quienes intervengan en un proyecto, tener perseverancia en el que se priorice y tener un líder que lo saque adelante.

Así habló con EL TIEMPO.

¿Por qué habla de que la infraestructura tiene que ver con la calidad de vida, con las familias?

El transporte conecta a



Rosabeth Moss Kanter es autora del best seller 'Move', que plantea volver a poner la infraestructura como punto central en soluciones.

las personas, a los trabajos, a sus familiares, a sus actividades; el transporte trae todos los bienes para el diario vivir, los insumos; el transporte también causa problemas que afectan a las familias, porque se quedan mucho tiempo en la congestión del tráfico, que genera

polución y afecta la calidad de vida, es un costo para la salud. Si el transporte no funciona bien, tiene un impacto muy grande en la sociedad.

Acaban de presentar un plan maestro de transporte en Colombia al 2035. ¿Cuál sería la regla principal que se debería tener en cuenta para ejecutar ese plan?

No he visto el plan en detalle en Colombia. Pero en general, es difícil hablar de

una sola cosa en un tema tan complejo, pero diré dos.

## ¿Cuáles?

La primera es usar tecnología al máximo, porque es importante asociada a la infraestructura; el internet es parte fundamental; la tecnología va a hacer que las vías sean más inteligentes, manejar tráfico, reducir retrasos aéreos y ayudar a las personas a elegir su medio de transporte cuando lo necesite. La tecnología va a hacer que las personas dependan menos de los carros y les dará muchas más alternativas para escoger la manera como quieren transportarse a su destino

## ¿Y la segunda?

Son las conexiones: manejar un sistema multi-transporte que pueda coger de un tren hacia un avión, de un avión hacia una carretera y de una carretera a bicicleta, es fundamental.

Un plan de infraestructura no puede ver solo un medio de transporte como el principal; debe tener en equilibrio los diferentes medios de transporte, porque todos tienen conexiones entre ellos. Por ejemplo, camiones y trenes están totalmente interrelacionados. Los bienes que pueden ser transportados en trenes pueden ser movilizadas en camiones.

# con porte

retera Puerto del Hierro-Magangué.

Por saturación del tráfico se deben hacer o continuar las nuevas dobles calzadas en carreteras como las de Palermo-Neiva, Granada-Acacias, Bogotá-Villavicencio y Sinclejo a la Ye, que incluye un mejoramiento en el tramo de La Ye hasta Planeta Rica.

Igualmente está la construcción de la doble calzada de Barbosa a Bucaramanga.

Para la segunda década, después del 2025, en materia fluvial quedaría la hidrografía en el río Putumayo, la navegación e interconexión de cuencas por los ríos Vaupés, Guaviare y San Jorge.

El tren del Carare (Belenito-Vizcaína) y la línea férrea entre San Juan del Cesar y Puerto Dibulla quedó para construirse en la segunda década del plan maestro.

En la segunda década del PMTI, entre el 2025 y el 2035 se planteó que deben profundizar los mantenimientos en principales vías, aeropuertos, puertos y redes fluviales nacionales.

El nuevo Plan Maestro de Transporte Intermodal fue bien valorado por los expresidentes de México Felipe Calderón y de Chile Sebastián Piñera, que intervinieron en el congreso de infraestructura.

El presidente de la CCI, Juan Martín Caicedo Ferrer, quien igualmente patrocinó el PMTI, al clausurar el certamen dijo que "algunos tacharon de ilusos al Gobierno y al gremio por soñar en pensar en las obras futuras, en medio de las restricciones fiscales, pero dejar de hacerlo equivaldría a detener la marcha de un sector que, por fin, empieza a superar sus rezagos históricos (...)"

Para financiar el plan en las dos etapas, sus estructuradores indicaron que además de que deben salir del bolsillo de quienes se benefician con las vías y obras, buena parte de esos recursos se podrían obtener con inversionistas. Pero esto dependerá del éxito que tenga la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) con las nuevas concesiones y administración de sus contratos.

con sus variantes, que suman 522 kilómetros.

En cuanto a Puertos se proponen nuevos canales en Buenaventura y Cartagena, dada la alta demanda de servicios de carga que tienen y de cara a la entrada en operación de las nuevas esclusas del canal de Panamá.

Así mismo, el mantenimiento de canales en las zonas portuarias de La Guajira, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Morrosquillo, Urabá, San Andrés, Buenaventura y Tumaco.

En relación con los aeropuertos, para estos 10 años se recomendó trabajar en 31 terminales aéreas, entre estos, la expansión o segunda etapa de El Dorado en Bogotá, y la segunda pista de la terminal de Rionegro, en Medellín.

Y en esta primera etapa, en cuanto a mejoras en el tipo de vía se priorizó el trayecto Astilleros-Zulia, la construcción de la doble calzada entre Zulia y Cúcuta y rehabilitación de la ca-



**El plan maestro es una política de Estado que busca hacer de Colombia un país más competitivo.**



Avanza la construcción de la segunda calzada de la vía Girardot-Ibagué-Cajamarca, que se hizo con APP por iniciativa privada.

## Los peajes en vías 4G generarán \$ 4 billones

En los 17.401 kilómetros de vías que administra la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), hoy hay 80 peajes. En las autopistas 4G instalarán otros 50. Es decir, en todas las vías concesionadas quedarán con 130 peajes, los cuales ayudarán a financiar el vuelco en la infraestructura vial. La ANI informó que las 25 concesiones antiguas (no las de 4G, porque solo hasta ahora 6 de ellas inician obras) generaron en el 2014 un recaudo

cercano a los \$ 2 billones. El presidente de la ANI, Luis Fernando Andrade, informó que ese dinero, sumado a los 1,5 billones de pesos que aportó la Nación el año pasado, se reinvertieron en obras viales. El cálculo es que hacia el 2020 habrá cerca de 19.000 km de vías, 11.000 de ellas las administrará la ANI y tendrán los 130 peajes, que se espera produzcan unos \$ 4 billones anuales. Como el Gobierno comprometió giros anuales de 2,5



En el congreso de la CCI, su presidente, Juan Martín Caicedo; los expresidentes César Gaviria y Sebastián Piñera; Luis F. Andrade (ANI), y Felipe Calderón, presidente de México. Yanara Grandez / EL TIEMPO

## Lecciones de los expresidentes de México y Chile

Hay una regla que aplican economistas: cada punto porcentual del producto interno bruto (PIB) que un país invierte en infraestructura se traduce en un crecimiento real de medio punto porcentual.

Por eso, los expresidentes de Chile Sebastián Piñera y de México Felipe Calderón aplaudieron que Colombia esté trabajando para cerrar la brecha en el sector de infraestructura y haya estructurado el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2015-2035.

Este camino ya lo anduvieron Chile y México, que hoy ocupan los puestos 33 y 61, respectivamente, en el Índice de Competitividad Global (ICG), del Foro Económico Mundial. Colombia está en la posición 66 entre 144 países.

Los expresidentes hablaron en el XII Congreso Nacional de Infraestructura, donde contaron sus experiencias y mostraron que la revolución en infraestructura la hicieron no solo en la red vial, sino también en otras áreas como educación, hospitales, cárceles y plantas de tratamiento de agua, a través de la figura de las concesiones a privados.

Colombia ya trabaja la infraestructura social con concesiones en educación, y lo hará igualmente del sector carcelario,

con la figura de la alianza público-privada (APP) que arranca el próximo año, con el centro penitenciario de Popayán.

### Revolución tecnológica

En concepto del expresidente Piñera, la infraestructura debe anticiparse a la revolución tecnológica que está en marcha: internet, tecnología de la nube, telefonía móvil, nuevos almacenamientos de energía, impresoras 3D y 4D, ciudades inteligentes y robótica, tanto mecánica como inteligente. "Si no nos anticipamos a esos fenómenos, se corre el gran riesgo que la infraestructura quede obsoleta".

Además, se debe duplicar la capacidad de inversión en infraestructura si se quiere cerrar la brecha respecto a países en igual grado de desarrollo, y hay que anticiparse a las necesidades por lo menos 20 años, dijo Piñera.

## 66

ES EL PUESTO DEL PAÍS EN COMPETITIVIDAD

Este escalafón, entre 144 países, es del Foro Económico Mundial. En el Índice de Desempeño Logístico (LPI), Colombia ocupa el puesto 97, entre 160 naciones evaluadas.

## Iniciarán 3er. carril Anapoima-Mosquera

La construcción del tercer carril entre Anapoima y Mosquera y de 4 kilómetros de doble calzada entre los dos municipios arrancará esta semana.

El acta de inicio de estas obras, que mejorarán el tráfico por este corredor que conduce hacia Bogotá, se firmará mañana, en un acto presidido por el vicepresidente Germán Vargas Lleras.

La obra costará 650.000 millones de pesos (incluidas la construcción y la interventoría) y fue adjudicada por el Instituto Nacional de Vías (Invias) al consorcio Conexión del Tequendama. Esta firma se encuentra conformada por Mincivil (75 por ciento de participación) y Topco S. A. (25 por ciento restante).

El proyecto contempla

la construcción de 37,1 kilómetros de tercer carril de adelantamiento en el tramo de Anapoima a la altura del río Balsillas, en Anapoima.

La contratación incluye también la construcción de 4 kilómetros de la segunda calzada entre Balsillas y Mosquera, donde se hará también un puente vehicular para ampliar la infraestructura vial que hay en la vía Chia-Mosquera-Girardot.

Este proyecto tiene un plazo de ejecución de 48 meses y beneficiará a las poblaciones de Girardot, Tocaima, Apulo, Anapoima, La Mesa, Tena, Bojacá y Mosquera, Alto Magdalena, Tequendama, Sabana de Occidente, Bogotá y los municipios del sur del Tolima, Huila y Caquetá.



'Render' del tercer carril, entre Mosquera y Anapoima.

## Las cifras del PMTI y otros hechos

### 1 Los objetivos claves del plan

El Plan Maestro Integral de Transporte (PMTI) se hizo para ejecutar proyectos que reduzcan tiempos de transporte y costos, para impulsar el comercio exterior. Busca también mejorar redes regionales que faciliten accesos y sirvan para promover el comercio regional, integrar territorios y acercarlos a los mercados.

### 2 Intervención en red básica

El PMTI propone 101 intervenciones viales, que incluyen 12.681 kilómetros de redes primarias: mantenimiento de 7.869 km de red no concesionada y la construcción o recuperación de 4.812 km adicionales. Colombia tiene hoy un total de 204.855 km de carreteras, y las pavimentadas no alcanzan a ser el 7 por ciento.



De 204.855 km de vías en el país, 7 % tienen pavimento.

### 3 Las redes para la intervención

Se plantean 52 proyectos para hacer redes de integración que equivalen a 6.880 kilómetros, y estas serían las que tendrían intervenciones. En total, el plan maestro propone trabajar un total de 19.561 kilómetros viales a nivel nacional. También se actuará en 1.769 km de redes férreas y 5.065 km de 8 ríos.

### 4 Carreteras para el ahorro

Según la ministra de Transporte, Natalia Abello, el país tenía en el 2010 800 km de dobles calzadas. A la fecha estas se han duplicado, y en el 2035 se habrán cuadruplicado. Con más de 7.000 km rehabilitados y un 75 % de la red en buen estado, subirán en un 53 % el ahorro en tiempo de desplazamiento y en un 20 % los tiempos de operación.

### 5 Cifra que llamó la atención

En el XII Congreso de Cartagena, una de las cifras que más llamaron la atención fue la revelada por el presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo Ferrer: "En infraestructura del transporte, el 96 % de la contratación municipal conduce a únicos oferentes, y en departamentos es el 76 %", según Econ Estudio.

# Infraestructura ya tiene las bases para impulsar el crecimiento del país

El millonario plan de vías de cuarta generación se refuerza con la hoja de ruta a 20 años. **Constructores ven cuatro retos para asegurar el éxito.**

Luego de varios años en los que estuvo a la sombra del auge petrolero, el sector de la infraestructura se perfila como el gran motor de la economía en el largo plazo, luego de quedar prácticamente definidas las acciones para que, en dos décadas, el país pase a ocupar mejores puestos en la calidad de sus obras y en materia de competitividad en cuanto a costos logísticos y de transporte para todos los sectores productivos.

En el XII Congreso Nacional de Infraestructura, que organizó la Cámara Colombiana de la Infraestructura, se completaron los pilares para que el país salga del atraso que por años ha tenido en esta materia.

La piedra angular de las acciones que en los últimos años se han adelantado para fortalecer al sector, como las leyes de infraestructura y de asociaciones público privadas (APP), y de las concesiones de cuarta generación (4G), fue la presentación del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), hoja de ruta a 20 años que, según el vicepresidente Germán Vargas Lleras, incorporará políticas públicas en asuntos como movilidad urbana, regulación sectorial, gerencia logística de corredores nacionales, gestión de activos en redes regionales y financiación de formas alternativas al modo vial. Bajo el PMTI, según el funcionario, se pondrán a andar 101 proyectos de la red básica que incorporarán 12.681 kilómetros de carreteras, habrá 52 iniciativas en redes de integra-

ción que sumarán 7.000 kilómetros y se planea intervenir ocho ríos, hacer 31 intervenciones adicionales a las que están en marcha en aeropuertos y trabajar en cinco vías férreas que totalizan 1.600 kilómetros.

Solo el bloque de iniciativas viales suma cerca de 30 billones de pesos, a los que se agregan inversiones por 3,58 billones en proyectos fluviales, 4,1 billones en el modo ferroviario, 640.000 millones en puertos y 15,73 billones en aeropuertos.

La ministra de Transporte, Natalia Abello, estima para el 2021 los puertos podrán mover más de 493 millones de toneladas, se movilizarán más de 59 millones de pasajeros por avión y se triplicará la carga por

el río Magdalena, al llegar a las 6 millones de toneladas.

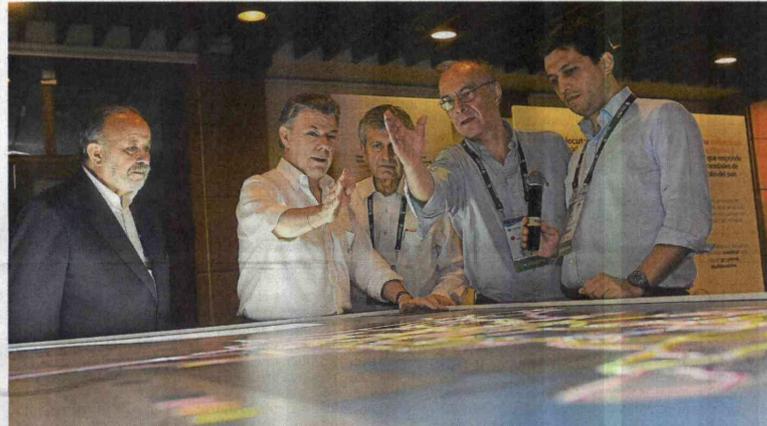
## Vuelven los anticipos

La cumbre anual de la infraestructura fue el escenario elegido por el Gobierno

para anunciar cambios a la política de cero anticipos en los contratos, con el fin dinamizar a las pequeñas y medianas empresas de infraestructura, que estaban en dificultades para compe-



El nuevo puente Pumarejo, ubicado en Barranquilla, vale 700.000 millones de pesos y será inaugurado en el 2018. Foto: Metrotransporte



El presidente Juan Manuel Santos explica sobre una maqueta a participantes en el Congreso Nacional de Infraestructura cómo quedará transformada la infraestructura del país con el Plan Maestro de Transporte Intermodal, que se ejecutará al 2035. Presidencia



Germán Vargas Lleras, vicepresidente de la República.

## Plan que se elaboró en un año

El vicepresidente, Germán Vargas Lleras, indicó que el Plan Maestro de Transporte Intermodal fue un ejercicio técnico y científico realizado durante un año y que busca sacar a Colombia del rezago en el que se encuentra y dejarla a la vanguardia en Latinoamérica en los próximos años.

Este plan de vuelo tiene un costo aproximado de implementación de 10,4 billones de pesos anuales, equivalentes al 1,3 por ciento del PIB del 2015. Los tres objetivos son impulsar el comercio exterior, reduciendo costos y los tiempos de transporte; potenciar el desarrollo regional con redes de mejor calidad e integrar el territorio, aumentando la presencia del Estado.

## Hay cuatro desafíos al frente

El presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo, señala que hay que ajustar las leyes que rigen el sector para incluir la idea del pliego vinculante, según las recomendaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. También está el seguimiento de los contratos de las vías 4G, para lo cual la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) debe hacer más presencia regional. Además, el gremio cree que el modelo APP debe extenderse a obras como colegios y hospitales. Por último, se requiere que los entes de control tengan un rol más especializado y propositivo en los proyectos.



Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la CCI.



Néstor Humberto Martínez, exministro de la Presidencia.

## Contratación atraviesa una crisis

Ante cientos de empresarios de la construcción, reunidos en el XII Congreso Nacional de Infraestructura, el exministro asesor de la Presidencia de la República Néstor Humberto Martínez alertó que la contratación pública nacional está atravesando una compleja crisis, pues se observa, sobre todo en los ámbitos regional y municipal, que los estudios previos, los pliegos y los prepliegos se ajustan para beneficiar a un solo proponente. Y señaló que esta situación se está fraguando "en medio de una democracia local enferma. Esta no concita la formulación de políticas públicas, sino que está puesta al servicio de intereses".

## Metro, sin toda la plata

El alcalde electo de Bogotá, Enrique Peñalosa, dejó claro que los recursos disponibles para esta megaobra, cuyo valor será cercano a 13,75 billones de pesos, no serán suficientes por la devaluación. Señaló además que este riesgo se corre también por los trabajos subterráneos. "El

Gobierno ha dicho que no asume ningún sobrecosto", dijo al reiterar que un metro elevado puede tomar cinco años menos que el modelo planteado y que con una solución bajo tierra la capital del país podría afrontar graves problemas financieros en las próximas décadas.

## Congreso 'estrella' con 3.000 asistentes

El Congreso de Infraestructura de esta semana en Cartagena, el cual fue calificado por el presidente Juan Manuel Santos como la "estrella" de los encuentros gremiales, pasó a tener una dimensión política, pues allí se dieron cita, además del Jefe de Estado, el vicepresidente Germán Vargas, casi todos los ministros, invitados internacionales y más de 3.000 asistentes interesados en las materias de discusión.

La cita de los expertos en infraestructura permitió que desfilaran también los alcaldes de las principales ciudades, que asumirán sus cargos el próximo primero de enero y quienes tuvieron la oportunidad de contarle al país sus prioridades sobre el desarrollo urbano de sus regiones.

Aunque el eje central de las deliberaciones tuvo que ver con la infraestructura, durante los tres días de discusiones los asistentes abordaron el debate sobre el modelo de país que se requiere para los próximos años, y el principal tema de la agenda política, la paz, se metió en las reflexiones.

Un tema principal que marcó esta cita fue la definición de un plan maestro de transporte multimodal, que según el director ejecutivo de la Cámara Colombiana de Infraestructura, Juan Martín Caicedo, además líder de este encuentro, es la hoja de ruta que el país debe seguir en este campo para varios cuatrienios y recuperar así el tiempo perdido de muchas décadas.

También hubo un mensaje permanente contra la corrupción. Uno de los discursos más celebrados (con aplausos) fue el del exministro Néstor Humberto Martínez, quien dijo que con el proceso de contratación liderado por el vicepresidente Vargas en el sector de infraestructura se "expropió la caja menor de la politiquería, labor que ya había iniciado en los sectores de vivienda y agua potable".

El duodécimo encuentro de este sector fue calificado de manera reiterada como un "éxito", al punto de que no fue suficiente el recinto previsto para albergar a los más de las 3.000 asistentes y los cupos hoteleros de Cartagena se agotaron.

UNIVERSIDAD DE **LA SALLE**

**Especialización en Gestión Energética y Ambiental**

SNIES: 6661

Utiliza sistemas de manejo, procedimientos, procesos y tecnologías que contribuyen a la eficiencia energética; optimiza el uso de las fuentes energéticas; minimiza los efectos ambientales; fortalece el sector empresarial del país; y mejora la calidad de vida de la sociedad.

Más información e inscripciones en: [www.lasalle.edu.co](http://www.lasalle.edu.co)

# debes saber

primer plano

## EL TIEMPO TELEVISIÓN

Especial. Las incidencias de la histórica visita del papa Francisco a África. A partir de las 6 a. m., sábado 27 y domingo 28.

# Alta concentración de contratos en regiones prende las alarmas

La Cámara Colombiana de la Infraestructura reveló que el 96 % de la contratación de transporte en los municipios conduce a únicos oferentes

Héctor Sandoval Duarte  
Enviado especial

**Cartagena.** Pese a que el Gobierno ha promovido la implementación de los pliegos tipo y herramientas legales para evitar que la contratación de infraestructura se concentre, el presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo, reveló preocupantes cifras al respecto en el nivel municipal y en el departamental.

Durante el cierre del XII Congreso Nacional de la Infraestructura, el dirigente gremial reveló que el 96 por ciento de los contratos de transporte en los municipios del país conduce a únicos oferentes. Y, además, aseguró que en el caso de los departamentos, el 76 por ciento de los contratos de transporte está hecho a la medida para que únicos oferentes puedan adjudicárselos, con un evidente costo económico.

"El costo anual de la corrupción en el nivel subnacional es de 500.000 millones de pesos. Ese es un grave problema que debe ser corregido. Hay razones para denunciar la escasa pluralidad que daña el sano desarrollo de nuestra industria", aseguró Caicedo.

Ante este grave panorama, la CCI consideró necesario hacer ajustes en las leyes de contratación (Ley 80 de 1993 y Ley 1150 del 2007). "En esos retoques debe hacerse el pliego tipo vinculante para evitar procesos licitatorios manejados por los corruptos", dijo.

Y este panorama de corrupción regional -agregó- debe ser afrontado por las pequeñas y medianas compañías de infraestructura que operan en el país.

Sin embargo, ante el llamado del gremio, el Gobierno busca que estas firmas

puedan acceder a un mayor número de proyectos, gracias a que se eliminarán las restricciones a la entrega de anticipos para obras hasta de 20.000 millones de pesos.

### A investigar más

Entre tanto, el superintendente de Industria y Comercio, Pablo Felipe Robledo, aseguró que la entidad a su cargo, la Procuraduría, la Fiscalía y varias entidades con misión de vigilar la contratación pública "tienen que aumentar sus investigaciones, buscando más ofertas para que el Estado se beneficie de la libre competencia entre distintos oferentes".

Asimismo, advirtió que los entes de vigilancia y control deben fortalecer sus mecanismos para garantizar que la contratación en todo el país sea más

transparente y que cuente con una estandarización de los documentos.

Y aunque las cosas han mejorado en el ámbito nacional, la SIC adelanta una investigación en torno a varios procesos licitatorios, que involucran presupuestos por 3,2 billones de pesos y en los que hay más de 300 procesos de contratación estatal en revisión, en los cuales han participado 540 empresas.

## 3,2

BILLONES DE PESOS

es el monto de los presupuestos de procesos licitatorios que son investigados por la SIC. Hay más de 300 procesos de contratación estatal en revisión.

Por su parte, el presidente de la República, Juan Manuel Santos, recordó que el Gobierno está promoviendo un pacto por la transparencia, que se constituye en un conjunto de "reglas claras para evitar actos de corrupción y para impedir que existan contratos direccionados a favorecer un único oferente".

Los que se vinculen al pacto por la transparencia, dijo el Jefe de Estado, recibirán recursos de la Nación y "quienes no lo hagan no tendrán nada".

Agregó que se alista una nueva ley de contratación pública que "debe establecer reglas de juego" que no sean para un sector en particular. "Tenemos previsto presentar esa reforma al Congreso en los próximos meses y nuestro objetivo es que sea un estado del arte en contratación", sostuvo.

## 'Se favorece a las castas regionales'

Durante un panel sobre transparencia, Néstor Humberto Martínez, exministro de la Presidencia, señaló que la contratación pública atraviesa una crisis, que se está fraguando en medio de una democracia local enferma.

"Esta no concita la formulación de políticas públicas, sino que está puesta al servicio de intereses", aseguró. Y dijo que este sistema se ha estado recreando en castas regionales y clanes políticos, que capturan regiones.

"Se hacen licitaciones públicas amarradas. Necesitamos una cirugía profunda. Si no reformamos el sistema político, no será posible avanzar", advirtió. Para el exministro, es una cadena en la que todos se pagan favores: el gobernador al alcalde, este a los concejales y estos, a su vez, a los ediles, casos de corrupción pública que están en función de pagar los procesos electorales. Dijo que un mandatario regional, que gana en promedio 10 millones de pesos, no tiene cómo costear una campaña política que, la mayoría de las veces, demanda millonarios recursos. Citó, por ejemplo,



Néstor Humberto Martínez, exministro de la Presidencia.

procesos electorales como el de Sucre, que tuvo un costo de más de 30.000 millones de pesos; el de Córdoba, unos 40.000 millones; el de Boyacá, 15.000 millones y el de Cundinamarca, más de 25.000 millones, "según se dice en los mentideros políticos de manera ilustrada", dijo. Agregó que, para poder pagar esas sumas, queda expuesta la contratación pública, que en su opinión es la verdadera fuente de la corrupción administrativa. En ese sentido, el exministro propuso avanzar hacia el financiamiento estatal de las campañas políticas en su totalidad y que se adopte el sistema de listas cerradas y no abiertas.



Al clausurar el Congreso de Infraestructura, el presidente Santos dijo que quienes no se vinculen al pacto por la transparencia no tendrán recursos públicos. Presidencia

## Buscarán fuentes alternas para financiar las obras

El principal anuncio hecho en el Congreso de Infraestructura, que culminó ayer en Cartagena, fue la presentación del Plan Maestro de Transporte Intermodal, que plantea la hoja de ruta del sector hasta el año 2035.

La iniciativa contempla un conjunto de inversiones que llegan a los 208 billones de pesos, lo que tiene al Gobierno haciendo cuentas y estudiando mecanismos para poder conseguir los recursos.

Como está planteada la iniciativa, durante los próximos años se deberá contar con algo más de 10 billones de pesos anuales para financiar obras en carreteras, puentes, aeropuertos y ferrocarriles.

Por ello, el Ejecutivo está contemplando que se amplíen las fuentes de pago para que durante las próximas décadas los niveles de inversión en infraestructura se puedan mantener.

Las alternativas serán analizadas por la Comisión de Expertos que formulará la reforma tributaria estructural.

En ese sentido, el presidente de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), Clemente del Valle, insistió en que se está estudiando una contribución adicional de los usuarios, que analizará la Comisión de Expertos Tributarios, un grupo escogido para analizar los cambios del sistema de impuestos que se deberán realizar en una próxima reforma.



Para financiar el ambicioso plan de transporte a 20 años, el Gobierno considera que se deben estudiar aportes como la valorización o la plusvalía. Archivo particular

"Hay otras fuentes que no tenemos cuantificadas. Haremos el estudio de las que están relacionadas con el uso del suelo, o sea, valorización y captura de valor. Estas se encuentran subutilizadas", dijo Del Valle durante el Congreso

Nacional de Infraestructura. Esos mecanismos, añadió, pueden tener mayor potencial en territorios rurales con actividad industrial y en las entradas a las ciudades. Por otra parte, Del Valle dejó claro que varios expertos han sugerido a la FDN que el Gobierno

puede acudir al uso de activos de la Nación para fondar las necesidades de infraestructura.

"El sector tiene que apoyar que se generen nuevas fuentes de pago que pueden provenir del mismo", manifestó el directivo. Con la profundización de las fuentes de financiación, el objetivo es que se fortalezca la participación del mercado local, el cual puede llegar a aportar hasta 63 billones de pesos para los diferentes proyectos de la red vial nacional.

Santiago Castro, presidente de la Asobancaria, señaló que gran parte de la financiación dependerá de los resultados de la construcción de las autopistas 4G.

Entre tanto, el vicepresidente Germán Vargas Lleras indicó recientemente que es necesario revisar la valorización y la plusvalía, ya que son los recursos que tiene el Estado es imposible cumplir con la financiación de estos billonarios proyectos.

Asimismo, advirtió que la sobretasa a la gasolina que están pagando los usuarios no se está empleando como debe ser y resaltó que las tarifas en los peajes del país continúan siendo muy bajas.

**TASAS DE CAPTACIÓN (CDT)**

CIA.FINANCIAMIENTO DÍAS %	90 180 360			BANCOS (DÍAS E.A.)	90 180 360		
Giros Y Finanzas	5.03	5.67	6.32	Bancoomeva	5.27	6.31	5.66
Serfinansa	5.48	6.61	7.20	Banco de Bogotá	4.47	4.53	4.42
Tuya S.A.	5.64	6.78	n.d.	Banco Popular	5.02	4.16	7.01
Gnac Colombia	n.d.	5.00	n.d.	Banco Corpbanca	6.00	6.32	7.18
Coltefinanciera	4.69	5.81	6.65	Bancolombiana	4.18	4.78	5.14
Corficolombiana	n.d.	n.d.	6.69	Cibank	4.60	4.67	4.26
Leasing Bolívar	4.70	4.80	6.03	GNB Sudameris	5.68	6.80	n.d.
Leas. Bancolombiana	4.86	5.43	6.86	Biva Colombia	4.37	4.51	4.91
Leas. Bancoldex	4.87	n.d.	n.d.	Bco. de Occidente	5.79	6.06	7.11
Dann Regional	5.00	5.74	6.24	Banco Caja Social	3.83	4.30	4.55
Credifinanciera	6.05	6.77	7.24	Daviivienda	4.63	5.10	6.06
Credifamilia	n.d.	n.d.	n.d.	Av Villas	4.18	3.88	3.89
Opportunity	5.38	n.d.	7.20	Bancamía	4.27	5.35	5.05
La Hipotecaria	n.d.	n.d.	7.55	Banco Wwb	5.45	6.25	6.94
Financ. Juriscoop	3.41	6.34	6.09	Banco Finandina	5.20	5.63	7.37
				Banco Palabella	4.99	5.59	6.65
				Banco Pichincha	5.21	5.63	5.99
				Multibank	n.d.	5.83	6.29
				Banco Compartir	4.82	5.38	5.77

**Dólar quieto por festivo en EE. UU.**

**Dólar**

**\$ 3.099,75**  
TRM

Cambios (c) \$ 2.820  
Cambios (v) \$ 2.850

**Euro**

**\$ 3.291,31**

Ayer \$ 3.286,04  
En dólares 1,0001

**Otras monedas**

**Bolívar fuerte**  
**\$ 229,60**

Peso Méx. \$ 187,35  
Real Brasil \$ 825,93

**Café (OIC)**

**US\$ 1,43**  
LIBRA

Ayer US\$ 1,41

**Petróleo (WTI)**

**US\$ 43,04**  
BARRIL

Anterior US\$ 42,87

**Acciones**

**1.104,06**  
COLCAP

Ayer 1.108,53

**Interés (E.A.)**

**4,91 %**  
DTF

IBR (3 meses) 5,73 %

**UVR**

**226,6412**  
HOY

Mañana 226,6924

**Tasa de Usura**

**29%**  
CONSUMO

Microcréd. 53,13 %

Fuente: Bolsa de Valores de Colombia

# Vías terciarias tendrán recursos como las de 4G

**En 20 años necesitarán \$ 48 billones. Resurrección de los anticipos fue aplaudida por los constructores.**

**Héctor Sandoval Duarte**  
Enviado Especial

**Cartagena.** Al tiempo que el Gobierno trazó un ambicioso Plan Maestro de Transporte Intermodal por 208 billones de pesos, con miras a continuar modernizando la infraestructura nacional durante los próximos 20 años, el Ejecutivo también está alistando una estrategia para intervenir, durante dos décadas, cerca de 140.000 kilómetros de mala vial terciaria.

En el XII Congreso de Infraestructura, Simón Gaviria, director del Departamento Nacional de Planeación (DNP), señaló que se necesitarán cerca de 48 billones de pesos para la construcción y rehabilitación de vías rurales, monto similar al que se planeó para la totalidad de los proyectos de cuarta generación (4G), antes de que las restricciones fiscales les quitaran ritmo a las licitaciones de la tercera ola.

Hoy, un 24 por ciento de la red terciaria está hecha en tierra, mientras que un 70 por ciento está en material afirmado. Sin embargo, apenas un 6 por ciento de esos 140.000 kilómetros está pavimentado.

Y ante ese panorama se destinarán 35.000 millones de pesos de las regalías para poner en marcha, desde el otro año, un inventario que permita definir con claridad cómo se desarrolle.

## Firman otro contrato 4G

La ministra de Transporte, Natalia Abello, dijo que se firmó el contrato del último proyecto de la segunda ola de vías de cuarta generación, correspondiente a la Autopista Mar 2.

El contrato se complementará con la Autopista Mar 1 y hará el tiempo de recorrido entre Medellín y el Urabá de 10 a 4 horas. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el consorcio colombo-chino Autopistas Urabá dejaron en firme el contrato por 1,5 billones de pesos, bajo el cual se intervendrán 245 kilómetros.



Sesión del Congreso de Infraestructura, en la que interviene la ministra de Transporte, Natalia Abello. Archivo particular

# Billonarias devoluciones de impuestos ponen a hacer cuentas al Gobierno

A la escasez de ingresos tributarios que el Estado colombiano tendrá el próximo año, debido a la disminución de la renta petrolera, se le suma ahora un nuevo impacto: la devolución de anticipos pagados por distintos sectores para amortizar el impuesto de renta que les corresponde.

Si bien dicha devolución no es una novedad en el país, para el 2016 hay amenaza de que la cifra sea más abultada que de costumbre, teniendo en cuenta que, como lo revela EL TIEMPO esta semana, solo las petroleras esperan obtener 3,2 billones de pesos por esta vía.

El director de la Dian, Santiago Rojas, al ser consultado sobre la disponibilidad financiera de la entidad para sacar estos recursos, indicó que "esto hará parte de los cálculos que debe hacer el Confis (Consejo de Política Fiscal) en diciembre, para fijar la



Las empresas petroleras pagan a la Dian cuantiosos anticipos del impuesto de renta. Archivo EL TIEMPO

meta de recaudo de impuestos del próximo año." Según el exdirector de la Dian Horacio Ayala, el riesgo más probable es que la devolución del anticipo sea voluminosa, toda vez que otros sectores pudieron estar en una situación similar a la del petróleo: los anticipos de impuestos de renta para la vigencia del 2015, que se hicieron en el 2014, se basaron en una proyección del barril de crudo entre los 80 y los 90 dólares. "El ferrocarril, por ejemplo",

llarán las inversiones a lo largo de las dos décadas. Según Gaviria, se busca cofinanciar las vías terciarias hasta en 80 por ciento, dependiendo de cada caso, con un mínimo del 16 por ciento de cada obra, para que el resto lo aporten los municipios con regalías o recursos propios.

La política de vías terciarias será puesta en conocimiento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), con miras a destinar cada año 1,4 billones de pesos a las vías rurales.

## Anticipos impulsarán

La decisión de que el Gobierno otorgue de nuevo anticipos en obras que oscilen entre 1.000 y 20.000 millones de pesos fue recibida con entusiasmo entre las pequeñas y medianas empresas del sector.

Jorge Marín, vicepresidente técnico de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), indicó que el anticipo es vital ya que el giro les garantiza a las empresas que hacen obras civiles que la obra contratada se ponga en marcha con un flujo de caja suficiente. El empresario Mario Huertas Cotes, presidente de la firma MHC, resaltó que "interesa la transparencia en el manejo. Que se entienda que el anticipo es para sacar obras adelante y no para otras cosas".

el 54,6 y el 0,3 por ciento, siendo los subsectores minero, de servicios financieros y de electricidad, gas y vapor los que más aportan al recaudo.

En el caso de la actividad de extracción de petróleo y gas, el promedio de pago de anticipos es del 54 por ciento del impuesto de renta para pagar en el siguiente año, según la Dian.

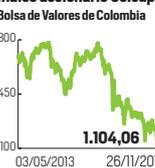
## Malabares para obtener ingresos

El ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas, tras expresar que por cuenta de la caída de la renta petrolera el año entrante se dejará de contar con 20 billones de pesos, dijo que la reforma tributaria que se prepara debe ir por más recaudo.

En este año, el país, con una meta de 123 billones de pesos, obtiene en promedio 14 por ciento del PIB a través de los tributos, tema que los analistas han criticado siempre, cuando defienden la idea de aumentar la tasa de impuestos muy eficientes como el IVA.

Será entonces el informe de la Comisión de Expertos Tributarios el que diga la última palabra a lo que se hará en el próximo año en el país en materia tributaria.

**Índice accionario Colcap**



**Dólar**



**Fondos de inversión sociedades fiduciarias**

ADMINISTRADOR	FONDO	30 DÍAS	180 DÍAS
<b>FONDOS DE INVERSIÓN ABIERTOS</b>			
Alianza Fiduciaria	Fondo Alianza	4,66	2,92
Credicorpcapital Fiduciaria	Fiducorrelva Vista	3,12	2,72
Fiducoldev	Fondo Fiducoldev	3,70	3,12
Fiducoprevisora	Fondo Efectivo a la Vista	3,46	2,98
Old Mutual Fiduciaria	Colectiva Efectivo	4,04	3,18
Acción Fiduciaria	Fondo Acción Uno	3,35	3,06
Servitrust GNB Sudameris	Fondo Cash	3,87	3,18
Fiduciaria Corficolombiana	Valor Plus I	3,51	2,65
HELM Fiduciaria	Fondo Creditifondo	4,16	3,10
Fiduciaria Bancolombiana	Fondo Fiducuenta	4,02	3,21
Fiduciaria Popular	Fondo Rentar	3,19	2,89
Fiducoccidente	Fondo Occidenta	3,52	3,04
Fiducopatria	Fondo Rendir	3,85	2,98
Fiducolmena	Fondo Rentafácil	4,24	3,15
Fiducidental	Fondo Fiduciaria Central	3,29	2,61
Fiducagaria	Fondo Confrenta	2,95	2,51
Gestión Fiduciaria	FIC Atesorador Corpo. I	5,69	6,32
<b>FONDOS DE INVERSIÓN CON COMPARTIMIENTOS</b>			
Fiducogotá	Fondo Sumar	3,75	2,99

(1) El cálculo de la rentabilidad de las carteras se obtiene ponderando los rendimientos de los compartimentos que la componen. (Rentabilidad porcentual a 30 y 180 días)

Fuente: Asofiduciarias

# bogotá

Audiovisual. Muestra de cine y video indígena Daupará. Cinemateca Distrital. 5 p. m.

Síganos

La sección Bogotá de EL TIEMPO está en Twitter. Síganos en @BogotaET, con toda la información de actualidad y servicio.

## 'Licitación del metro en febrero del 2017'

El alcalde electo Enrique Peñalosa dice que, con sobrecostos y el precio del dólar, **la plata no alcanza para el modelo subterráneo del metro.**

La licitación de la primera línea del metro de Bogotá, incluyendo un tramo elevado en el sur, se abrirá en febrero del 2017 y la construcción comenzaría en el segundo semestre de ese año.

El anuncio lo hizo en Cartagena el alcalde electo de Bogotá, Enrique Peñalosa Londoño, en el marco del XII Congreso Nacional de Infraestructura, donde insistió en que incluir un tramo elevado a la primera línea subterránea no demorará más de cuatro meses el proceso para arrancar la megaobra.

Peñalosa advirtió que, con el incremento en el valor del dólar, los recursos que están previstos (13,75 billones de pesos) no alcanzarán para construir la pri-

mera línea subterránea. Además, agregó, "hay un riesgo enorme de tener sobrecostos que pueden dejar a la ciudad en graves problemas financieros por décadas".

Peñalosa explicó que durante la campaña para la Alcaldía insistió en que vale la pena estudiar un metro elevado por costos y por tiempo. "El que vamos a hacer en su parte sur solo tomaría unos cuatro meses más para iniciar la licitación", afirmó, y recordó que hasta ahora se ha dicho que la licitación para el metro subterráneo se podría abrir en octubre del 2016. "No es cierto que hoy sea posible iniciar la licitación del metro subterráneo", aseguró.

El alcalde electo dijo durante el congreso en Carta-



Enrique Peñalosa Londoño, alcalde electo de Bogotá, en Cartagena, durante el XII Congreso Nacional de Infraestructura. Tomara Grandt

gena que la línea subterránea tarda hasta ocho años en construirse, mientras la elevada se podría hacer en tres años. "En cualquier caso, el metro elevado se termina cinco años antes que

el subterráneo", manifestó. En su concepto, "es más agradable para los pasajeros ir en un metro elevado, y citó ejemplos del mundo como Berlín, Londres, Dubái y Tokio, donde hay li-

neas de metro elevadas.

"Calculamos que con el metro elevado tendremos ahorros de por lo menos la mitad en los costos, lo que nos permitirá hacerlo más extenso y garantizar que no haya riesgos financieros enormes que dejen a la ciudad sin recursos", explicó. Peñalosa citó las cifras que contiene el estudio de estructuración financiera de la primera línea, según las cuales el tramo elevado cuesta US\$ 30 millones por kilómetro, mientras el subterráneo llega a los US\$ 200 millones. "Lo que estamos haciendo es un mandato ciudadano", afirmó.

"Es importante recordar que un metro subterráneo puede tener sobrecostos, no solo por el alza del dólar, sino por los riesgos de hacer trabajos subterráneos", dijo al recordar que "el Gobierno (nacional) ha dicho que no asume ningún sobrecosto".

El estimativo actual para la primera línea es de 13,75 billones de pesos en un trazado que iría entre Bosa, en el suroccidente de la ciudad, y la calle 100 en el norte. Aunque los estudios de detalle proponen un trazado hasta la calle 127, el costo total hasta esa zona llega a los 20 billones de pesos, según las proyecciones financieras realizadas hasta el momento.

### BREVES

#### ACCIDENTE

Choque en la Autosur deja 30 heridos

Una ambulancia que llevaba un paciente y un bus provisional del SITP se chocaron en la autopista Sur con avenida Primero de Mayo. El Cuerpo Oficial de Bomberos atendió el caso y valoró a 30 personas, de las cuales 3 fueron remitidas a centros hospitalarios.



Archivo particular

#### INVESTIGACIÓN

Revelan situación de niños y adolescentes

Hoy y mañana 27 de noviembre, en el Centro Cultural Gabriel García Márquez, ubicado en la calle 11 n.º 5-60, la Secretaría de Integración dará a conocer un informe sobre la situación que viven hoy niños y adolescentes en el nivel nacional y el distrital.

#### CASO

Encuentran mujer sin vida en La Modelo

El domingo pasado, una joven de 19 años fue encontrada sin vida en uno de los baños de la cárcel La Modelo. Información preliminar indica que ella estaba acompañando a una amiga para realizar una visita dentro del centro penitenciario. El Ipec asumió la investigación.



### Un carril preferencial

El nuevo carril preferencial para buses en la avenida de las Américas, entre la carrera 50 y la avenida Ciudad de Cali, beneficiará a 78.000 usuarios de 15 rutas del SITP. Comenzó a operar ayer. Diego Santacruz / EL TIEMPO

## Concejo dirá sí al presupuesto

El Concejo de Bogotá está dispuesto a dar vía libre al presupuesto de la ciudad para el 2016, que será de 16,7 billones de pesos, y que debe ser aprobado antes del próximo 9 de diciembre.

Así se desprende de las tres ponencias positivas con modificaciones que fueron radicadas ayer para estudio de la comisión de Hacienda que debe dar primer debate al denominado 'presupuesto de transición', que será el primero para el gobierno del alcalde Enrique Peñalosa Londoño.

Los concejales ponentes, Celio Nieves Herrera (Polo Democrático-coordinador), Julio César Acosta (Cambio Radical) y Venus Albeiro Silva (Polo Democrático) hicieron reparos al proyecto del alcalde Gustavo Petro.

Nieves aclaró que con relación a la vigencia del 2015 el presupuesto tiene una reducción del orden de los 615.582 millones de pesos debido, principalmente, a los saldos del 2014 que no se ejecutaron y se incluyeron

este año. Advirtió que "solicitó un aumento de 7.400 millones de pesos para el fortalecimiento institucional con el fin de poder continuar atendiendo los proyectos sociales de vital importancia para los bogotanos".

La crítica de Acosta se centró en la baja ejecución de recursos presupuestales en sectores como movilidad, "por ser el de mayor presupuesto disponible (4,7 billones de pesos) y el de menor ejecución, con un 38,6 por ciento". Por eso propone castigar la ineficiencia administrativa en 20.000 millones de pesos "en los programas que muestran baja ejecución".

Entre tanto Silva pidió el fortalecimiento de eventos metropolitanos, salas concertadas, danza, incremento de recursos para la Julio Mario Santo Domingo y fortalecimiento del POT. Se espera que los debates al presupuesto se inicien en forma la próxima semana, una vez los ponentes los pongan a consideración de la Comisión Tercera, de Hacienda y Crédito Público.



CONTINUTOS

ESTRENA CHEVROLET CON SOLO \$500.000 DE CUOTA INICIAL\*  
RECIBIMOS TU USADO SIN PERITAJE\*  
PAGA CON TARJETA DE CRÉDITO HASTA \$25'000.000\*

lámparas  
**baccarat**  
**LIQUIDACIÓN TOTAL**  
**TODO -50% menos**  
Cra. Cól. Los Héroes - Cra. 20 No. 70 - 20  
\*Fábriques: Calle 9A No. 35 - 40  
\*Las Villas: Cra. 58 No. 123A - 51

# Transporte, con ruta trazada

Listo el plan maestro de transporte intermodal que prioriza los proyectos por ejecutar en 20 años, en las redes viales para conectar zonas aisladas, integrar regiones y elevar la competitividad del país. Tiene unas metas de inversión muy

Una nueva apuesta ha hecho el Gobierno Nacional en el sector de la infraestructura: trazar la primera hoja de ruta que el país deberá seguir en los próximos 20 años en materia de transporte, en sus diversas modalidades, para potencializar la productividad de la nación y su comercio exterior.

La política que llevará a ese fin, las metas, metodología, prioridades y costos están contenidos en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2015-2035, liderado por el vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, y que presentará este miércoles en la apertura del XII Congreso Nacional de la Infraestructura, que se realizará en Cartagena.

EL TIEMPO conoció que el plan para lograr esa Colombia ideal tiene unas metas de inversión muy ambiciosas: se calculan cercanas a los 10,4 billones de pesos anuales en promedio.

Es el costo que demandará ejecutar los proyectos claves para organizar las redes de los diferentes modos de transporte según el tipo de cargas por movilizar, conectar regiones aisladas y optimizar la competitividad.

La idea es que si la nación cuenta con carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos marítimos y fluviales, se deben aprovechar más las ventajas que ofrece cada modo de transporte para cada carga.

Y para ser más competitivos hay que modernizar y reforzar la infraestructura existente y crearla en zonas apartadas donde no la hay. También dijeron los expertos que se debe articular y

tener una logística bien planeada, con anticipación.

Para elaborar este plan maestro, el Gobierno contrató a través de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) a Fedesarrollo. Además, en la tarea de establecer tráfico de carga y el modelo de demanda de servicios en transporte estuvo Steer Davis Gleave, una de las firmas más prestigiosas del mundo, experta en consultorías de transporte.

Se hicieron audiencias y consultas en 32 departamentos y participaron expertos nacionales e internacionales.

Con ese fin, bajo la batuta de la Vicepresidencia trabajaron el Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Instituto Nacional de Vías (Invias) y la Cámara Colombiana de la Infraestructura, entre otros.

**Entre las nuevas vías que se proponen hay una entre Pasto y Quibdó, una fluvial de Calamar a Mitú y una férrea de Chiriguán a Valledupar.**

## Resultados

Todo lo anterior arrojó que se requiere trabajar en redes de integración vial. Prácticamente cruzar el país transversalmente con carreteras, por lo menos con 6.880 kilómetros de vías de conexión. Serían 52 proyectos prioritarios para ejecutar.

En la red básica, primaria, las autopistas, habría que implementar 101 proyectos para completar la construcción y rehabilitación de un total de 12.681 kilómetros. Entre los proyectos prioritarios propuestos está una carretera entre Villavieja, Puente o Arimeña y Puerto Carreño. Asimismo, otra que iría desde Pasto, Guapi y Buenaventura hasta Quibdó.

En la red férrea se interpondría en cinco corredores que habilitarían 1.769 kilómetros. Se plantea uno



El plan incluye obras nuevas y complementarias en redes viales, férreas, marítimas y aeroportuarias. Las inversiones anuales en la primera década

nuevo, por ejemplo, entre Chiriguán, Valledupar y San Juan del Cesar.

El país tiene alrededor de 3.338 kilómetros de líneas ferroviarias, pero solo están en operación 1.224 kilómetros.

En la red fluvial se interpondrían ocho ríos (entre ellos el Magdalena), los cuales fortalecerían la navegabilidad en 5.065 kilómetros. Y se propone hacer nuevas redes fluviales, una de las cuales sería, por ejemplo, entre San José del Guaviare y Puerto Inírida.

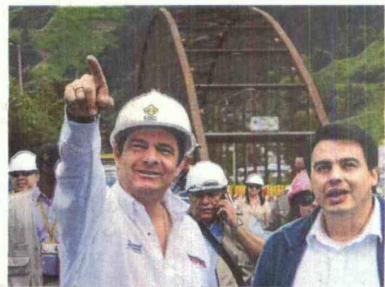
En los aeropuertos se tendrían que hacer 31 interven-

ciones adicionales. Hoy, las obras cubren por lo menos 52 de estos.

En el área portuaria se plantea que se tendrían que hacer dragados en los dos océanos.

Y como el mantenimiento y la operación requieren inversiones, la plata que se tendría que destinar para estos fines ascendería por lo menos a unos 116,8 billones de pesos en los 20 años.

En la hoja de ruta se señala que las inversiones anuales en la primera década serían de \$ 10,47 billones anuales y en la segunda década, de 10,38 billones. Sería el



La revolución en la infraestructura del país, liderada por el 'vice' Germán Vargas, se inició con inversiones por \$ 70 billones.

## Conpes para priorizar vías que se podrán construir y cofinanciar en los campos

El Gobierno Nacional alista una nueva fase de proyectos viales en los que deberán trabajar la nación, departamentos y municipios en los próximos años, para que la transformación de la infraestructura carretera en Colombia no solo se dé en las ciudades sino también en los campos.

Para ello, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) estructuró el primer documento para el Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), en el que se fijarán los lineamientos y metodologías que las autoridades e instituciones deberán seguir para priorizar las vías terciarias que se construirán en el mediano y largo plazo. Esto con el objetivo de mejorar la conectividad y el transporte entre las áreas rurales y los centros urbanos de Colombia.

Además, en este documento Conpes se fijan los criterios técnicos, sociales y económicos con los que se evaluarán los municipios, y de los puntajes que arrojen dependerá dónde autorice el Gobierno la cofinanciación de las obras. El borrador de este Con-

pes para vías terciarias será presentado por el director del DNP, Simón Gaviria, en el XII Congreso Nacional de Infraestructura, el cual se hará en Cartagena esta semana.

Y no es que hasta ahora no se haya hecho nada para invertir en vías rurales. Según el subdirector sectorial del DNP, Luis Fernando Mejía, "hay criterios para evaluar la inversión en vías terciarias, pero falta un esfuerzo mayor por sistematizar y establecer metodologías que contengan los elementos que sirvan para guiar la selección de los proyectos que se deben ejecutar en cuanto a las vías regionales".

El interés del Gobierno Nacional es que si bien ya

se han dado pasos gigantes para mejorar con grandes autopistas el acceso a las ciudades, puertos y aeropuertos, no se pueden dejar a un lado las vías rurales, fundamentales para movilizar, sobre todo, la producción agrícola. También, porque son escenarios para la construcción de la paz nacional.

"El gran esfuerzo del Gobierno Nacional en vías terciarias apunta a que ahora hay que generar la conexión de los municipios rurales con los centros urbanos, lo que permitirá aumentar la actividad del agro, que es la apuesta para el posconflicto", explicó el subdirector sectorial de Planeación Nacional.

### Estado de vías terciarias

La atención a este tipo de redes obedece también a que más de la mitad de las carreteras del país son terciarias o simples caminos porque la mano de obra no ha llegado aún a esas veredas o zonas rurales. Y la responsabilidad de la ejecución de estas vías la tienen los entes territoriales.

Según informes del Ministerio de Transporte, del

### Distribución de las vías

Fuente: Ministerio de Transporte - Planeación Nacional / Infografía ETCE



total de redes existentes (204.725 kilómetros), un 69,5 por ciento (142.284) son regionales, primarias o rurales; otro 22 por ciento (45.040 km) son secundarias y un 8,5 por ciento (17.401 km), primarias o autopistas.

De los 142.284 kilómetros existentes en redes terciarias, 100.748 km (70,8 por

ciento) están a cargo de los municipios; 27.577 km (19,3 por ciento), de la nación y los 13.959 km restantes (9,8 por ciento), de los departamentos.

Pero prima el mal estado de las vías en los campos. Reportes del Ministerio de Transporte arrojan que un 24 por ciento de esta red se halla construida solo en tie-

rra, un 6 por ciento está pavimentada y el 70 por ciento, en afirmado. En otras palabras, son caminos desatendidos.

En el 2014, el país invirtió 64 millones de pesos por cada kilómetro de vía terciaria construido, según el DNP. Las inversiones que se requieren en este sector son de por lo menos 154 millones de pesos por cada kilómetro.

Pese al registro existente del estado de estos caminos, se requiere levantar un inventario más detallado de estos mismos. La idea de Planeación es hacer un registro georeferenciado que sirva como insumo para evaluar cuáles serían las vías terciarias a construir.

Para seleccionar los corredores rurales prioritarios, entre los factores que se tendrán en cuenta estarán la conexión con cadenas productivas y las condiciones socioeconómicas de los municipios.

Mejía comentó que donde faltan vías terciarias existe "una correlación con municipios rurales donde hay alta minería ilegal, cultivos ilícitos".

Igualmente, que esas áreas son las que tienen una pobreza multidimensional más alta, y los municipios no tienen recursos para construir las redes. Este diagnóstico es también parte del Conpes que fijará criterios para hacer las vías terciarias prioritarias.

Para hacer el inventario de estas vías, Planeación hará un programa piloto.

# a al 2035

férea, aeroportuaria y marítima,  
buciosas: \$ 10,4 billones anuales.



del 1,31 % del PIB y en la segunda, del 1,30 %. Yomira Grandetti / EL TIEMPO

1,3% anual del PIB 2015.

Por otro lado, el plan tuvo también en cuenta que en el mapa del transporte futuro, en 20 años, se deben conectar entre sí las 18 principales ciudades-región (donde se origina el 85 por ciento del producto interno bruto), con las fronteras y puertos del Caribe y el Pacífico.

Además, marcó una guía que incluye las políticas por trabajar en regulación sectorial, movilidad urbana y gerencia logística de corredores nacionales. Esta última ya se comenzó a experimentar, con buenos resultados, en el corredor Bu-

ga-Buenaventura y se experimenta con el de Cúcuta para sacar carbón al Caribe.

Para el presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo, contar con un plan maestro para el transporte multimodal y obras al 2035 será "valioso porque por fin se va a tener una herramienta para tomar decisiones y priorizar proyectos". Agregó que será una buena señal para los privados, por cuanto será un referente que facilitará la presentación de las iniciativas privadas donde el país las necesita.

## La cumbre en Cartagena

Los nuevos horizontes del plan maestro del transporte al 2035 serán uno de los temas centrales del XII Congreso Nacional de la Infraestructura, que tendrá lugar en el Centro de Convenciones de Cartagena, entre el 25 y 27 de noviembre, organizado por la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI). Esta cumbre del sector será instalada por el vicepresidente de la República, Germán Vargas, y clausurada por el presidente, Juan Manuel Santos. El evento congrega a líderes, empresarios, firmas contratistas, autoridades locales y miembros del gabinete nacional. En cuanto a los detalles sobre el plan maestro de transporte, se expondrán el jueves 26 en la mañana.

En la agenda figura, entre otros ítems, la presentación

de los proyectos previstos en infraestructura en diversos sectores. Para ello, el miércoles en la mañana hablarán los ministros de Educación, Gina Parody; Vivienda, Luis Felipe Henao; Minas y Energía, Tomás González, y Justicia, Yesid Reyes. Por la tarde hablarán de los proyectos en transporte, en el corto plazo, la ministra de Transporte, Natalia Abello; los directivos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Instituto Nacional de Vías (InVías); Aeronáutica Civil; Cormagdalena y la Superintendencia de Puertos y Transporte. El ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas, expondrá las perspectivas macroeconómicas del sector, el jueves 26 a las 3 p. m. La transparencia en la contratación, como gran reto, se tratará hacia el mediodía del viernes 27.

## 'La infraestructura es central para impulsar la competitividad'

Para el expresidente de México Felipe Calderón, la infraestructura de su país ha ganado un lugar destacado en Latinoamérica y el mundo porque se fijaron metas a largo plazo y pusieron en marcha innovadoras estrategias de financiamiento para lograrlas. La revista *Infraestructura & Desarrollo* lo entrevistó, ya que él hablará en el XII Congreso Nacional de la Infraestructura.

**¿Cuáles fueron las claves para que hoy su país encabece los listados del Foro Económico Mundial en materia de infraestructura?**

Considero que son tres los aspectos clave: la planeación de largo plazo, el enfoque en la ejecución y el liderazgo con compromiso país. Por ejemplo, en el Programa Nacional de Infraestructura se establecieron objetivos, estrategias, metas y acciones para aumentar la cobertura, la calidad y la competitividad de la infraestructura del país. Para hacerlo realidad, pusimos en marcha estrategias de financiamiento como las asociaciones público privadas y la creación del Fondo Nacional de Infraestructura. Del mismo modo, dimos certeza jurídica a los interesados en invertir en el desarrollo de este sector y se establecieron leyes y reglamentos que tenían como

principio el respeto al medio ambiente durante el desarrollo de los proyectos.

El otro punto clave es el liderazgo con compromiso país, que es el seguimiento eficaz de los planes y programas para asegurar el desarrollo eficaz, eficiente y transparente de los proyectos de infraestructura; anteponiendo el interés público sobre cualquier otro.

**¿Cómo logró financiar un plan de infraestructura con tan amplio alcance?**

Al plantearnos el plan de infraestructura más ambicioso de la historia de nuestro país, fue necesario no solo aumentar los recursos públicos sino, sobre todo, complementar el financiamiento con recursos privados.



El expresidente de México Felipe Calderón, quien intervendrá en el XII Congreso de Infraestructura.

## 'En regiones hacen contratos según intereses'

La contratación en varias regiones del país se está haciendo "a la medida de los intereses de tramposos y corruptos", afirmó el presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo. Dijo que el sector de la infraestructura, por fin, despejó.

**¿Cómo ve el sector de la infraestructura?**

Que por fin despejó y la CCI así lo ha reconocido. Hay hechos como los primeros cierres financieros del programa de concesiones 4G. Al comienzo de la presidencia Santos estábamos haciendo un PIB de infraestructura que apenas se acercaba al 1 por ciento. Hoy, sin arrancar las concesiones 4G, se está haciendo un PIB del 2,5 por ciento.

**¿Cuál ha sido el cambio?**

El sector transporte era hasta hace unos años un sector muy informal, permeado por la política y la política. Eso había derivado en fallas de planeación y lo primero que hace el país a partir del 2010 es replantearse toda la institucionalidad del sector, a crear entidades con gran fortaleza técnica. Por ejemplo, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN). También se hizo un gran esfuerzo en el frente normativo y se expidieron leyes como la 1474 del 2011 que obliga a licitar solo proyectos en etapa de factibilidad, en

la fase II. Eso evita los proyectos desfinanciados, obras de mala calidad o inconclusas. Está también la ley de infraestructura que se está implementando y reemplaza problemas que antes se presentaban por licenciamientos ambientales, adquisiciones de predios, interferencias con redes de servicios. Con la ley de las Alianzas Público Privadas (APP) se establece una serie de incentivos para que los privados puedan participar en el desarrollo de la infraestructura. Es la ley que ha comenzado a servir para financiar las carreteras de la tercera ola de cuarta generación que no encontraron fácil financiación.

**¿Cuál es el compromiso de las firmas constructoras**



Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la CCI. Archivo / EL TIEMPO

**frente a la corrupción?**

La CCI tiene un código de autorregulación y se podrá comprobar que los problemas que se presentaron con el carrusel de la contratación nada tienen que ver con afiliados de la Cámara. Los Gómez, Tapias y Nules no pertenecían a la CCI, porque para ingresar a la Cámara se tiene que cumplir unos requisitos. Además, al gremio le conviene que como institución que representa a la ingeniería colombiana se haga la distinción entre el contratista cumplido y el incumplido.

**¿Están de acuerdo con las sanciones?**

Somos solidarios con el gobierno local o nacional cuando tiene que sancionar al contratista incumplido. La CCI está del lado de la transparencia y sigue obsesionada con buscarle una solución de tipo legal, porque no hay un camino distinto al de la reforma legal a este problema que hay, sobre todo, en la contrata-

ción a México de infraestructura competitiva y hacer de nuestro país una de las principales plataformas logísticas del mundo.

En tercer lugar, la integralidad. El plan incluyó proyectos de carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, infraestructura de telecomunicaciones y agua potable, entre otros. Buscamos establecer sinergias entre los distintos proyectos incluidos en el plan, así como con los de infraestructura social, es decir, escuelas, universidades, hospitales, centros penitenciarios, vivienda y turismo. Por último fue la sustentabilidad, al buscar que los proyectos se desarrollaran con respeto al medioambiente.

**¿Qué tan importante cree que es implementar un plan maestro de transporte de largo aliento en Colombia?**

La infraestructura de comunicaciones y transporte es central para impulsar la competitividad de cualquier economía; la planeación de largo plazo permite tener una incidencia directa en el desarrollo económico local, regional y nacional. Además, contar con una estrategia de largo aliento bien planeada y con una ejecución eficaz y eficiente se traducirá en mayor crecimiento económico, mayor competitividad y equidad para Colombia. Otro motivo es la sustentabilidad, porque se podrían generar oportunidades e incentivos hacia el desarrollo de infraestructura que vayan en sintonía con las tendencias y necesidades globales, en particular con el esfuerzo global contra el cambio climático y el desarrollo de infraestructura baja en carbono.

ción en el nivel subnacional, donde gran parte de los contratos se hacen a la medida de unos intereses tramposos y corruptos.

Uno de los valores fundamentales del gremio como tal es su condición ética y defensora del principio de la transparencia. Por eso vamos a premiar en nuestro congreso de Cartagena al Alcalde de Manizales, porque es la demostración de que donde hay un funcionario honesto, que estimula pluralidad de oferentes, principio básico de la contratación, hay menos oportunidades para la corrupción.

**Habla de que se hacen pliegos a la medida...**

Por el observatorio que tenemos, cifras del 2014 y tendencias en el 2015 indican que el 85 % de los contratos de infraestructura de únicas ofertas públicas en el caso de los municipios, y del 50 %, en los departamentos.

**¿Qué falta en el despeje de la infraestructura?**

Falta meter en la foto a las pymes de ingeniería. Sería bueno para las regiones y para democratizar la contratación. Las pymes, que son cerca de 90.000 en el país, pueden ayudar a empujar la locomotora aún más. Pueden participar como subcontratistas en términos generando un acercamiento entre los grandes consorcios y las medianas y pequeñas empresas.

## Los recomendados en la agenda del encuentro

### 1 Invitada Rosabeth Moss

Es profesora de la Universidad de Harvard Business School y nombrada una de las 50 mujeres más influyentes del mundo. Ella hablará en el XII Congreso Nacional de Infraestructura el viernes en la tarde, sobre las lecciones que deja la falta de planeación y el mantenimiento en infraestructura, y las consecuencias que tiene, como ocurrió en EE. UU.

### 2 Plan de Sebastián Piñera

El expresidente de Chile Sebastián Piñera hablará de la infraestructura, como motor de crecimiento, en la tarde del jueves, junto con el expresidente de México Felipe Calderón. Piñera tuvo el desafío de reconstruir en Chile la infraestructura destruida por el terremoto del 2010. Destaca concesiones y alianzas público-privadas como motores.

### 3 Los alcaldes electos

Los alcaldes electos de Bogotá Enrique Peñalosa; Medellín, Federico Gutiérrez y de Barranquilla, Alejandro Char, expondrán los planes en infraestructura y movilidad urbana que tienen contemplados para desarrollar en sus ciudades a partir del primero de enero del 2016. Estas intervenciones se realizarán el miércoles 25, en la mañana.

### 4 El plan maestro

El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMIT) es el 'plato fuerte' del XII Congreso Nacional de Infraestructura, y se estructuró para que sea política de Estado que lleve a elevar la competitividad del país. Lo presentará el vicepresidente, Germán Vargas, el miércoles 25, a las 5 p. m., en el Centro de Convenciones de Cartagena.