

De las 25 Asociaciones Público-Privadas (APP) de iniciativa particular que evalúa el Gobierno, a la fecha han aprobado tres. La meta es darles el aval a seis proyectos más que suman \$ 5 billones.

Avanza aprobación de vías que propusieron los privados

Christian Pardo Q.
chrpar@eltiempo.com

Con la aprobación del proyecto vial Chirajara-Fundadores, que corresponde al último tramo de la doble calzada entre Bogotá y Villavicencio, ya son tres las Asociaciones Público-Privadas (APP), ideadas por los constructores, que terminan la larga travesía para contar con los avales técnicos y financieros del Gobierno.

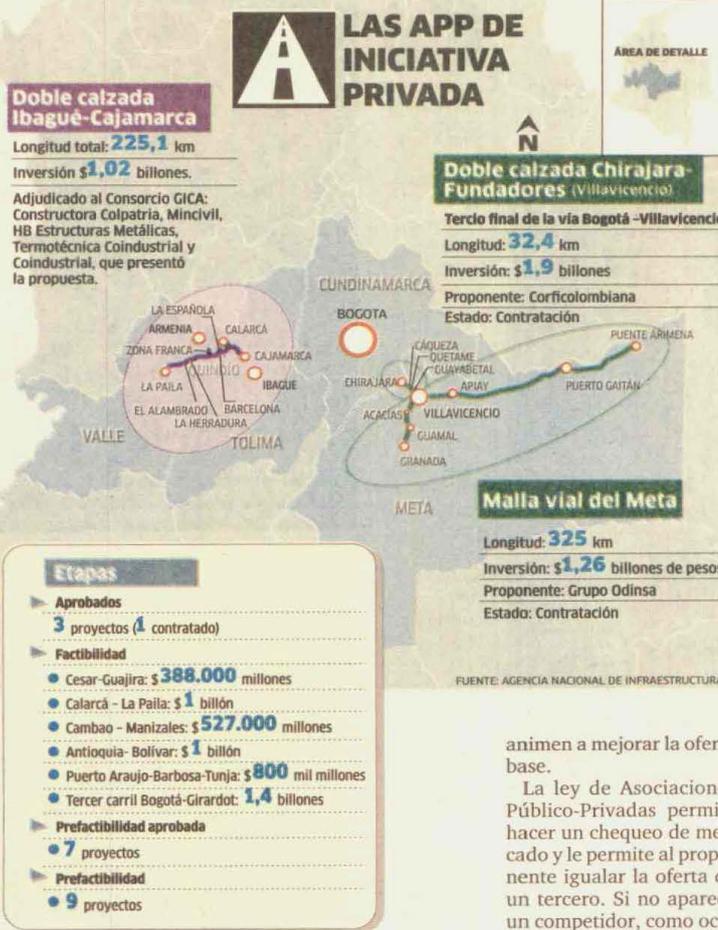
Las tres iniciativas no requieren recursos públicos y demandarán entre todas inversiones por cerca 4 billones de pesos.

En total son 25 proyectos que suman inversiones por 20 billones de pesos. De estos, 3 ya fueron aprobados, 6 están en etapa de factibilidad, 7 en prefactibilidad aprobada y 9 en estudio de prefactibilidad.

La primera APP aprobada fue la doble calzada Ibagué-Cajamarca, adjudicada al consorcio que la presentó, debido a que no hubo competidor. El grupo Gica está integrado por la Constructora Colpatría, Mincivil, HB Estructuras Metálicas, Termotécnica Coindustrial y Coindustrial.

La obra comprende 225 kilómetros, de los cuales 35 son para una segunda calzada y a 190 kilómetros del actual corredor que administra la concesión Girardot-Ibagué-Cajamarca se les realizará mantenimiento.

La segunda autopista con 'visado' del Consejo de Ministros, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Ministerio de Hacienda y Planeación Nacional es la Malla Vial del Meta, del conglomerado Odinsa, que el pasado 6 de febrero entró en etapa de contratación. El proyecto de 325 kilómetros incluye la construcción del anillo vial de Villavicencio, segundas calzadas entre Villavicencio y los municipios de Acacias y Apiay,



además de obras de pavimentación entre Puerto Gaitán y Puente Arimena. Las dos iniciativas fueron presentadas a la ANI en el primer semestre del 2012. Entre ajustes, evaluación y otros trámites, tardaron más de dos años.

El tercer proyecto de APP privado lo propuso Corficolombiana, que tiene el control del concesionario Coviandes, responsable de la doble calzada entre Bogotá y la capital del Meta.

"Esta autopista tendrá una inversión de 1,8 billones de pesos y la construcción de 24,6 kilómetros de doble calzada. Las obras, que pasarán por los municipios de Chirajara - Cárquez - Guayabetal y Villavicencio, ge-

nerarán 6.000 empleos anuales, lo que va a dinamizar la economía regional y nacional", explicó el vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras. Ahora, tanto Corficolombiana como Odinsa están a la espera de que otras firmas interesadas se

animen a mejorar la oferta base.

La ley de Asociaciones Público-Privadas permite hacer un chequeo de mercado y le permite al proponente igualar la oferta de un tercero. Si no aparece un competidor, como ocurrió en la iniciativa Ibagué-Cajamarca, el proyecto será construido por el grupo que presentó la APP.

LOS BENEFICIOS DE LA LEY
La norma premia la originalidad y desecha deajo las iniciativas que modifiquen contratos o concesiones existentes o demanden desembolsos de recursos del Presupuesto General de la Nación superiores al 20 por ciento del total del proyecto.

Luis Fernando Andrade, presidente de la ANI, está sorprendido con los primeros resultados que ha dado la norma que incentiva que el sector privado formule proyectos.

"Con la Ley 80 solo se consiguió una APP en 20 años, la troncal Carboneira, entre San Roque (Ce-



Amparo Polanía, presidente de la Constructora Colpatría.



José Elias Melo, presidente de Corficolombiana.



Victor Cruz, presidente del Grupo Odinsa.

“El sector de la infraestructura será el que jalone la economía en épocas difíciles por precios del petróleo”.

privado. Las concesiones garantizan, también en el largo plazo, el mantenimiento y la operación de las vías. Las cifras que maneja la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) sobre la situación de la red vial a cargo del Estado versus la entregada a los particulares, así lo reconocen”, sostiene el experto.

Según Suárez, pareciera que no hay espacio fiscal suficiente para acometer todo lo que se requiere por obra pública –que supone contraer los presupuestos de inversión a dos, tres o cuatro años–.

“El esfuerzo fiscal para la atención al posconflicto y el sector educativo no dejará mucho espacio para grandes inversiones públicas a través de contratos de obra tradicional”, advierte el consultor.

En conclusión, el modelo concesionado “está lejos de agotar sus espacios en infraestructura para carreteras, y las obras públicas tradicionales se deberán utilizar simultáneamente con la participación privada”, anota Suárez.

LO QUE VIENE

En lo que resta de año, el Gobierno espera aprobar seis iniciativas que ya entregaron estudios de factibilidad.

En ese grupo están Cesar-Guajira, Calarcá-La Paila, Cambio-Manizales, Antioquia-Bolívar, Puerto Araujo-Barbosa-Tunja y el tercer carril entre Bogotá y Girardot.

Con la prefactibilidad aprobada están Sabana Norte, Villeta-Guaduas-Honda-Puerto Bogotá, Pereira-La Victoria, Cerritos-La Virginia, Neiva-Girardot, Vías del Nus, Viaducto Soacha, entre otras. =

20
BILLONES DE PESOS
es la inversión que demandarán las 25 APP privadas registradas ante la ANI.