

## Vargas Lleras: una marca registrada

Febrero 26 de 2015 - 10:08 pm

**Germán Vargas Lleras, vicepresidente de la República, habló sobre la revolución que hoy por hoy vive el país en materia de infraestructura. Sus respuestas no solo confirman el buen momento del sector sino que dejan ver que se trata de un fenómeno que llegó para quedarse.**

Incluso hasta quienes no lo consideran santo de sus devociones saben de sobra que la dinámica y estilo impuestos por Germán Vargas Lleras a la locomotora de la infraestructura, están empezando a arrojar frutos y a trazar un nuevo derrotero en este sector que, por años, pareció condenado al atraso y el anquilosamiento. Sus directrices y, por su puesto, su talento de ejecutor han sido ingredientes suficientes para que hoy el país enfrente un punto de quiebre y una suerte de renacer en materia de vías, aeropuertos, navegabilidad fluvial y terminales marítimas.

Tanto es así, que el mismo funcionario ha dicho sin mayores inhibiciones que las obras de infraestructura que por estos días se estructuran y construyen a lo largo del territorio nacional, equivalen a 4,3 veces el valor de las labores de ampliación del Canal de Panamá, estimadas en US \$5.250 millones y que hoy son consideradas como una de las obras en ejecución más complejas y costosas del mundo.

Por todo esto y por el revolcón que -bajo la batuta de Vargas Lleras- vive el país, Infraestructura & Desarrollo habló con él sobre el futuro de las concesiones viales de Cuarta Generación, de las iniciativas público-privadas, de lo que se viene en asuntos ferroviarios, de los mecanismos para financiar tan ambiciosa apuesta y, por supuesto, sobre el Plan Maestro de Transporte que desde ya confeccionan conjuntamente el Gobierno Nacional y la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

La revista Infraestructura & Desarrollo lo entrevistó y estas fueron sus respuestas.

## **Con la firma de la concesión vial Mulaló-Loboguerrero se cerró la primera ola de 4G. ¿Qué viene ahora para las olas 2 y 3 que conforman el programa?**

El propósito es seguir trabajando para continuar con los trámites requeridos para la licitación pública, contratación y construcción de los proyectos incluidos en las olas 2 y 3 del programa de concesiones de Cuarta Generación (4G).

### **¿Cómo estarán conformadas esas nuevas olas y cuál será su costo?**

Para empezar, la segunda ola tendrá un valor estimado de \$13,06 billones y estará conformada por las siguientes obras: Puerta del Hierro - Cruz del Viso – Palmar de Varela, cuya licitación será cerrada el 10 de abril y se adjudicará el 19 de mayo. Sisga - El Secreto, cierre el 17 de abril y se adjudica el 25 de mayo. Villavicencio-Yopal, cierre el 24 de abril y se adjudica el 1 de junio. Santana-Mocoa-Neiva, se cierra el 30 de abril y se adjudica el 9 de junio. Santander de Quilichao-Popayán, se cierra el 8 de mayo y se adjudica el 16 de junio. Neiva-Girardot, se cierra el 11 de mayo y se adjudica el 18 de junio. Esta APP de iniciativa pública podría ser reemplazada por una APP de Iniciativa Privada que ya fue presentada y actualmente está en proceso de revisión por la ANI. Pasto-Rumichaca, se cierra el 15 de mayo y se adjudica el 22 de junio. Autopista al Mar 1, se cierra el 22 de mayo y se adjudica el 30 de junio. Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó, se cierra el 29 de mayo y se adjudica el 6 de julio. Y por último, Autopista al Mar 2, se cierra el 5 de junio y se adjudica el 15 de julio. La meta del Gobierno Nacional es tener contratados estos proyectos de segunda ola al final del primer semestre de este año.

### **¿Y la tercera ola?**

Esta ola tendrá un valor estimado de \$14,72 billones y estará conformada por estas obras: Bucaramanga-Pamplona; Pamplona-Cúcuta; Ocaña-Cúcuta; Duitama-Pamplona; Pasto-Chachagui-Popayán; Bogotá-Barbosa; Barbosa-Bucaramanga; Sogamoso-Aguazul-Maní y Chinchiná-Mariquita. El compromiso de los Estructuradores es entregar sus trabajos entre febrero y marzo de este año. A partir de allí se cumplirán los trámites de aprobación del DNP y Minhacienda, para así poder iniciar los procesos de licitación de estas concesiones desde abril de 2015.

### **¿Pero mientras se da esta aprobación qué otros flancos piensa ‘atacar’ el Gobierno?**

El Gobierno también seguirá promoviendo, revisando, aprobando, licitando y contratando las APPs de iniciativa privada que este sector ha venido presentando a su consideración. A la fecha se tienen cerca de 25 APPs de iniciativa privada anunciadas o presentadas a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), las cuales se encuentran en fase preliminar de estructuración, en prefactibilidad, en factibilidad y en contratación. En cuanto a las 14 APPs de iniciativa privada que hoy están más avanzadas, se tiene previsto que estarán aprobadas por ANI, DNP y Ministerio de Hacienda dentro del primer semestre del presente año.

### **¿Cómo garantizar el cierre financiero de tan ambicioso programa?**

La financiación de las APPs públicas y privadas es un gran reto porque en Colombia nunca habíamos tenido la necesidad de financiar un programa tan ambicioso. La deuda requerida por 4G y por proyectos de concesión en otros modos de transporte

supera los \$40 billones. Eso hace necesario que se innove y se abran las puertas a nuevas fuentes de financiación que complementen a los bancos.

### **¿Qué avances ha habido en ese sentido?**

Lo primero que se hizo fue crear la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) para proveer garantías y préstamos que permitieran atraer mayor financiación del sector privado. Entre la FDN y el Banco Agrario el Gobierno Nacional espera proveer financiación a 4G hasta por \$5 billones. Además se amplió el límite de los bancos colombianos para prestar a este tipo de proyectos, con lo cual se espera financiar unos \$15 billones adicionales.

### **¿Los fondos de pensiones podrían entrar a jugar algún roll aquí?**

También se creó una nueva categoría de fondos en los que pueden invertir los fondos de pensiones, denominados fondos de deuda para infraestructura, logrando con ello un cupo de otros \$10 billones. Y, finalmente, el Gobierno abrió la posibilidad de financiamiento por parte de la banca extranjera, permitiendo la opción de pagar parte de las vigencias futuras en dólares. Con este mecanismo se espera lograr un cupo de financiación de \$10 billones, para completar así un rubro total estimado de financiación de \$40 billones.

### **Ha trascendido el hecho de que varias firmas internacionales estarían interesadas en pujar por las nuevas olas 4G ¿A qué se debe este inusitado interés que no se dio en la primera ola?**

Efectivamente, importantes firmas internacionales de ingeniería han expresado su interés en participar en las licitaciones de las concesiones 4G de segunda ola. De hecho, varias de ellas lograron precalificación para los siete procesos licitatorios que se desarrollarán bajo esta modalidad y también han manifestado interés de participar en las licitaciones públicas de las tres concesiones restantes de esta segunda ola. Este interés se debe a la gran confianza generada por el honesto, transparente e idóneo manejo que, a los procesos de estructuración, licitación, adjudicación y gestión contractual, hemos dado desde el Gobierno.

### **El presidente Santos advirtió en los primeros días de enero que el país va a estar en obra durante 2015, ¿concretamente cuáles serán esos frentes de trabajo a los que hacía referencia el mandatario?**

El Presidente se refería a todas las obras que tienen que ver con los proyectos de infraestructura de transporte, específicamente con las de los proyectos en construcción de las concesiones de tercera generación (3G) y los primeros de la cuarta generación (4G-Ola1); se refería también al ambicioso programa de Obra Pública previsto por Invias para el año 2015 y siguientes; además, a las importantes obras en ejecución y por iniciar a cargo de Aerocivil y la ANI en casi todos los aeropuertos del país. Eso sin mencionar todo lo que vamos a hacer en asuntos de vivienda.

### **¿Con la aprobación de la asociación público privada Ibagué Cajamarca y de la malla vial del Meta comienza la era APPs en Colombia?**

Sea lo primero aclarar que la Asociación Público-Privada de iniciativa privada del

corredor Ibagué-Cajamarca es la primera de su tipo aprobada en la historia de Colombia y representa la formalización de la alianza de los inversionistas privados con el Estado para construir, operar y mantener una excelente infraestructura de transporte, con la especial particularidad de que, en este caso, el Estado no aporta recursos al proyecto y de que la gran mayoría de los riesgos son asumidos por el originador de la iniciativa privada.

### **Así las cosas, ¿qué repercusión tendrán las APPs en el país?**

La gran repercusión de esta forma de asociación es que demuestra que Colombia y el Gobierno han generado la confianza necesaria y suficiente para que los financiadores, inversionistas y constructores se hayan motivado a estructurar y proponer este tipo de asociaciones; demuestra también que el país ya cuenta con los recursos humanos, técnicos, logísticos y financieros adecuados y suficientes para ejecutar proyectos de esta envergadura y por último demuestra que el Gobierno ha sido eficiente y eficaz en asegurar un entorno de libre competencia con estabilidad jurídica e igualdad de oportunidades para todos los oferentes.

### **Propuestas de APP como la presentada en días pasados por Devinorte para ampliar la doble calzada de la Carrera 7ª de Bogotá ratifican el impacto que podría tener estas iniciativas en el desarrollo urbano. Sin embargo, el Alcalde Petro no se vio muy convencido con el ofrecimiento. ¿Cómo dirimir esas eventuales diferencias que puedan surgir entre el gobierno central y los gobiernos distritales o municipales?**

El Gobierno y la Alcaldía Distrital tienen vigente un convenio para desarrollar importantes obras en el Distrito Capital, con un aporte sustancial de recursos por parte de la Nación. En desarrollo de dicho convenio, se han implementado diferentes mesas de trabajo que han permitido una discusión y evaluación juiciosa de las diferentes propuestas presentadas por la Nación y el Distrito Capital, sin perjuicio de que algunas de ellas todavía no hayan encontrado el acuerdo requerido. Las propuestas del Gobierno al Distrito Capital siempre han estado encaminadas a propender por soluciones de alta calidad técnica y financiera, que redunden en los mayores beneficios posibles para los habitantes de Bogotá y que además permitan el adecuado empalme y la adecuada continuidad de las excelentes vías en doble calzada que hoy se construyen en los accesos a ella.

### **Cambiando de tema, el 15 de marzo será radicado un proyecto de ley encaminado a agilizar los trámites relacionados con consultas previas. ¿Cuál será la columna vertebral de la iniciativa?**

El eje principal del Proyecto de Ley que sobre las consultas previas presentará el Gobierno Nacional a la consideración del Congreso de la República será la definición de unas reglas claras y objetivas sobre la forma en que se convocarán, desarrollarán y cerrarán dichas consultas. Se propondrá una definición clara de los sujetos del derecho a la consulta y de la metodología para el desarrollo de la misma, definiendo plazos razonables de duración y estableciendo mecanismos expeditos para su conclusión y cierre, privilegiando el beneficio común sobre el beneficio particular.

### **¿Los privados tuvieron alguna participación en la confección del proyecto?**

En cumplimiento de su política de interacción continua con el gremio de los constructores e interventores de las obras de infraestructura de transporte del país, el Gobierno ha propiciado dos reuniones con la Cámara Colombiana de la Infraestructura para estudiar y evaluar la mejor forma de diseñar, redactar y presentar este proyecto de ley, producto de las cuales ya hay un documento base en proceso de consulta a las comunidades, cuya versión final será la que se presente a la consideración del Congreso en la próxima legislatura.

**Hablando de consultas previas, ¿Cómo destrabar ese nudo en el que se ha convertido el tramo 3 de la ruta del sol, precisamente por las trabas impuestas por las comunidades?**

El tramo 3 de la Ruta del Sol ya tiene cerradas todas sus consultas previas conforme a la normatividad vigente y el concesionario, desde diciembre de 2014 tiene a disposición tramos importantes de vía para acometer sus trabajos. De hecho, precisamente por ello es que se comprometió con la ANI a construir 120 km de doble calzada en el presente año.

**Otra talanquera que sigue apareciendo a la hora de ejecutar obras de infraestructura tiene que ver con la adquisición de predios ¿Cómo superar de una buena vez este inconveniente?**

A partir de la sanción de la Ley 1742 de 2014, la gestión predial de los proyectos de infraestructura quedó con excelentes herramientas para desarrollarla de forma expedita y eficaz, cuya principal característica es la siguiente: una vez notificada la oferta se entenderá iniciada la etapa de negociación directa, en la cual el propietario o poseedor inscrito tendrán un término de 15 días hábiles para manifestar su voluntad en relación con la misma, bien sea aceptándola, o rechazándola.

**¿Qué pasa si la oferta es aceptada?**

Deberá suscribirse escritura pública de compraventa o la promesa de compraventa dentro de los diez días hábiles siguientes e inscribirse la escritura en la oficina de registro de instrumentos públicos del lugar correspondiente.

**¿Y en caso contrario?**

Si la oferta de compra no es aceptada dentro de los 30 días hábiles siguientes, será obligatorio iniciar el proceso de expropiación del inmueble, incluyendo la obligación de que los jueces ordenen la entrega anticipada del mismo, en un término perentorio e improrrogable de diez días hábiles, contados a partir de la solicitud de la entidad demandante y el único valor a ofertar será el del avalúo catastral.

**En su ejercicio cotidiano, la CCI ha llegado a la conclusión de que algunos procesos de contratación regional están contaminados y terminan favoreciendo a los mismos proponentes. ¿Qué compromiso asume para ponerle coto a este preocupante fenómeno?**

El Gobierno comparte la preocupación de la CCI respecto de algunas malas prácticas de contratación que se han venido detectando en muchos entes territoriales, impidiendo la libre competencia en igualdad de oportunidades para todos los oferentes. Particular atención y control merece la forma en que algunos contratantes

definen los requisitos habilitantes de experiencia y capacidad financiera, restringiendo con ello la participación masiva de oferentes idóneos en estas licitaciones.

### **¿Pero cómo frenar este problema?**

El Gobierno ha venido estudiando la mejor forma de eliminar estas malas prácticas, llegando a la conclusión de que es necesario migrar hacia un esquema de pliego de condiciones 'Tipo' de cobertura nacional, que esté fundamentado en criterios claros, objetivos y homogéneos que promuevan la multiplicidad de oferentes y la libre competencia en igualdad de oportunidades para todos ellos.

### **Por estos días se habla mucho de un boom en infraestructura, en especial por cuenta de las obras proyectadas en materia vial y aeroportuaria, ¿dónde quedan los proyectos ferroviarios?**

Los proyectos ferroviarios también son objeto de especial atención por parte del Gobierno. Basta mencionar que actualmente se ejecutan importantes inversiones en rehabilitación y mantenimiento de los corredores férreos Buenaventura-La Tebaida-Cartago, La Dorada-Chiriguaná y Chiriguaná-Santa Marta. Adicionalmente, están en proceso de estructuración importantes Asociaciones Público-Privadas de iniciativa privada por valor aproximado de \$3,8 billones, para la rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de corredores férreos existentes como La Dorada-Chiriguaná, Bogotá-Belencito, Bogotá-Soacha y Bogotá-Facatativá.

### **¿Han recibido alguna propuesta de inversionistas privados para el tema ferroviario?**

El Gobierno ha venido recibiendo y estudiando propuestas de inversionistas privados para la construcción de corredores férreos nuevos como Chiriguaná-Dibulla, Ferrocarril del Carare y el Corredor Férreo La Tebaida-La Dorada, cuya inversión podría estar cercana a los \$10 billones.

### **La Cámara también ha hecho énfasis en la necesidad de implementar un plan maestro de transporte e infraestructura que apunte a una intermodalidad y que prevea el crecimiento del sector no solo para un cuatrienio sino para las próximas décadas ¿qué avances hay en ese sentido?**

Hemos dado una particular importancia a la pronta elaboración de un Plan Maestro de Transporte e Infraestructura con una visión a 20 años, con enfoque integral de intermodalidad y con ambiciosas metas cuatrienales. Para este propósito, integramos un equipo multidisciplinario de alto nivel con la participación de expertos del Ministerio de Transporte, de la Agencia Nacional de Infraestructura, del Instituto Nacional de Vías, de la Aeronáutica Civil y de la Financiera de Desarrollo Nacional, todos ellos coordinados por la Ministra de Transporte y bajo el liderazgo y supervisión directa de mi parte.

### **¿Qué tanto ha adelantado este equipo?**

El equipo ya ha tenido dos sesiones plenarias de trabajo; ya ha diseñado una metodología y un plan de trabajo; ya está conformando los equipos de gestión, apoyo y asesoría; ya ha establecido el cronograma de los trabajos; y ya ha definido una sesión plenaria mensual que revisará y aprobará los documentos producidos, la cual

presidiré.

### **¿Se ha tomado alguna decisión?**

Dos decisiones: la primera, es que la fecha prevista para la presentación de este Plan Maestro será noviembre de 2015 durante la realización del Congreso de Infraestructura; y la segunda, es que desde ahora el Gobierno extenderá invitación a la CCI y a las universidades del país con expertos en estos temas, para que se vinculen desde ya a este equipo multidisciplinario, de forma que la construcción de esta visión compartida de lo que debe ser la infraestructura de transporte del país para los próximos 20 años, sea el producto de la integración articulada de los conocimientos y experticias de todos estos participantes.

### **Para nadie es un secreto el milagro en que se ha convertido la infraestructura en Ecuador, ¿cómo lograr en Colombia, más allá de los evidentes esfuerzos del actual gobierno, un modelo similar al del vecino país?**

El Gobierno Nacional valora y resalta la calidad y eficacia del modelo de gestión de infraestructura que tiene Ecuador. De hecho, viajamos a ese país con nuestro equipo de infraestructura para conocerlo directamente y para poder realizar un análisis comparativo de sus características, fortalezas y debilidades, lo cual, en algunos casos, aportó valiosas experiencias susceptibles de ser replicadas en Colombia y, en los restantes, permitió la ratificación de que las políticas del Gobierno Nacional para el sector infraestructura son correctas y apuntan a resultados similares e incluso superiores a los conseguidos por el vecino país.

### **¿Qué destacaría de la ejecución ecuatoriana en materia de infraestructura?**

La versatilidad y efectividad del marco jurídico que soporta y facilita la pronta construcción de las grandes obras y la forma unificada como el Estado Ecuatoriano interviene las comunidades ubicadas en las zonas de influencia de los grandes proyectos para convertirlas en aliadas y defensoras de los mismos, pero también delimitando claramente el alcance razonable de sus demandas de compensación o reparación por los efectos de las obras.

### **Finalmente, ¿cómo dimensionar lo que actualmente se está haciendo en Colombia para superar el rezago histórico que por décadas hemos tenido en infraestructura?**

Para tener una cabal comprensión de la gran envergadura de las obras de infraestructura que hoy gestiona y construye nuestro país, valga mencionar que su valor total equivale a 4.33 veces el valor de las obras de ampliación del Canal de Panamá, que han sido estimadas en US \$5.250 millones y que hoy son consideradas como una de las obras en ejecución más complejas y costosas del mundo.

Publicidad