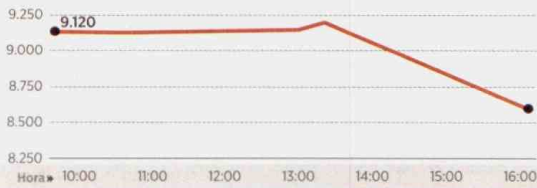


Bolsa de Valores de Colombia (Viernes 30 de enero de 2015)

PFCEMARGOS
(Pesos colombianos)

Acción que más se desvalorizó

5,49%

CANACOL ENERGY
(Pesos colombianos)

Acción que más se valorizó

10,40%

Fuente: Bloomberg

Negocios

Ministra de Transporte dice que la locomotora va a todo vapor

‘Habrá obras en cada esquina’

Natalia Abello lidera un ambicioso plan por \$6 billones para construir un proyecto emblemático en cada municipio de Colombia.



JAIRO CHACÓN
GONZÁLEZ

jchacon@elespectador.com
@jairochacong

La ministra de Transporte, Natalia Abello, que para muchos es de bajo perfil y ha pasado desapercibida, tiene la fuerza de la locomotora en sus manos y está empeñada en mantenerla a todo vapor. Por ello anunció que agilizará el proceso para aprobar las Alianzas Público Privadas (APP) y que liderará un proyecto por \$6 billones para construir por obra pública un proyecto de infraestructura emblemático en cada municipio del país.

El siguiente es el diálogo con la ministra de Transporte, quien tiene como reto que al término de este gobierno el país cuente con 1.200 kilómetros de dobles calzadas.

¿Están repesadas las APP?

Tenemos aproximadamente 20 proyectos de Asociación Público Privada (APP) en estudio, en diferentes etapas. Realmente lo que está pasando es que los trámites en el Gobierno son dispendiosos, tenemos 14 pasos para poder aprobar una APP. Lo que hemos venido observando es que llevan un trámite muy largo, van y vienen, entran y salen, y no podemos seguir así.

¿Cómo los van a agilizar?

Tenemos una microgerencia y hacemos un seguimiento semanal a cada uno de los proyectos, de manera que se puedan aprobar las APP que se encuentran más avanzadas. En ese estado está la malla vial del Meta, a la cual ya se le dio el visto bueno en riesgos por parte del Ministerio de Hacienda y el Consejo de Ministros. Ahora viene la licitación.

¿Cuánto se demora el trámite para la aprobación de una APP?

La historia nos ha dicho que la ley de APP lleva tres años en Colombia y solamente llevamos una aprobada y adjudicada, que fue Ibagué-Cajamarca, este año. Pero eso va a cambiar, y va a cambiar porque nosotros le estamos haciendo un seguimiento estricto y nos proponemos hacer trabajos concertados con Planeación Nacional y con el Ministerio de Hacienda, de manera que todas esas revisiones que tienen que darse, que son parte del debido proceso, se hagan de una manera mucho más expedita.

¿Pero qué hay en concreto?

Tenemos 20 en curso y creemos que la malla vial del Meta sea la siguiente, luego vendrán Chirajara-Villavicencio, la cual está en Hacienda ya en estudio, y también Antioquia-Bolívar, que son las más avanzadas. Pero tenemos 16 más en cola, en etapa avanzada.

¿En este año van a aprobar estas 20 o vienen muchas más?

Depende del estado en que se encuentren. En el primer semestre de este año muchas van a estar en la etapa de factibilidad, yo diría que un 60 %, lo que nos va a permitir avanzar en las aprobaciones respectivas.

Dice la Cámara Colombiana de Infraestructura que hay requisitos exagerados, ¿eso es así?

Hay un excesivo rigor con los riesgos menores. Los riesgos mayores para el Estado los hemos acordado. Pero hay otro paquete de riesgos de carácter menor, que para nuestro juicio son de baja ocurrencia, y que no deberían ser parte de un análisis profundo o que implique demora, ya sea porque el riesgo es demasiado bajo o su probabilidad de ocurrencia es mínima. Lo

que estamos viendo es que hay un excesivo análisis para evitar que el riesgo del Estado sea cero, y eso es casi imposible.

¿De esas 20 todas son carreteras?

Tenemos férreas. Entre estas están Bogotá-Facatativá y Bogotá-Soacha, ambas constituyen el tren de cercanías, que es de pasajeros y no de carga, y la inversión es del orden de \$1,5 billones y \$1,3 billones. El proyecto Bogotá-Facatativá tendrá 44 kilómetros y de él se desprenderá un ramal que alimentará el aeropuerto El Dorado.

Fuera de vías, ¿qué hay en puertos?

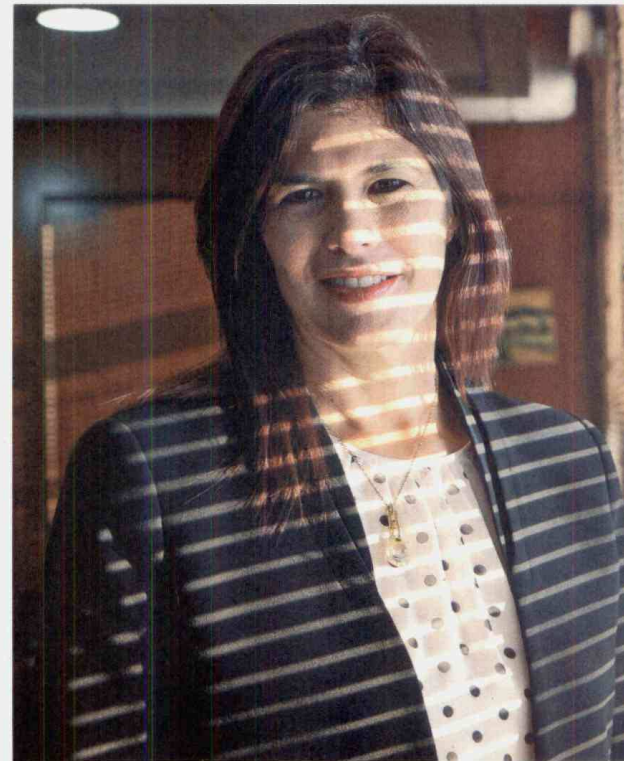
No. Los puertos por excelencia son de inversión privada. No hay APP, son concesiones de carácter privado.

¿Cuáles son los proyectos más avanzados?

En el carretero están la malla vial del Meta, que sale a licitación, Chirajara-Villavicencio; Camibao-Manizales; Cesar-La Guajira; Calarcá-La Paila; viaducto de Soacha; Córdoba-Sucre. En el modo férreo, Bogotá-Belencito-La Caro, con prefactibilidad aprobada. Quisiera pensar que en un período de seis meses pudiéramos tener estas iniciativas privadas viabilizadas.

¿Y en aeropuertos?

En aeropuertos se abrió la licitación de la APP pública para la mo-



Natalia Abello, ministra de Transporte. / Gustavo Torrijos

demización de los aeropuertos de Popayán con \$64 mil millones, Neiva con \$71 mil millones y Armenia con \$121 millones. Los tres aeródromos se adjudicarán a un solo contratista.

¿El país va a estar este año en obra o el otro?, ¿cuándo van a arrancar?

El país va a estar en obra muchos años. Ya estamos en obra. En estos dos años terminaremos todas las concesiones de segunda y tercera generación que se encuentran en ejecución. Pero al mismo tiempo vamos a iniciar los proyectos de cuarta generación de la primera ola a comienzos de 2016 y para finales del mismo año se iniciaran los de la segunda ola. Sin embargo, hemos arrancado un ambicioso proyecto de aeropuertos con inversiones por \$2,8 billones.

¿Y en obra pública de cuánto será la inversión?

Estamos trabajando en un proyecto de \$6 billones para este cuatrienio, de manera que todo el país va a estar en completa construcción.

¿De esos \$6 billones en obras públicas cuáles están definidos?

Hicimos un trabajo de regionalización. Hemos ido a todos los departamentos de Colombia, se ha escuchado a las comunidades, las autoridades y se ha realizado un inventario de proyectos. Le vamos a proponer al presidente Juan Manuel Santos la construcción de un proyecto por cada municipio. Que no haya una ciudad (municipio) en este país que no tenga una obra emblemática importante en materia de infraestructura.

¿De dónde van a salir los recursos, si la caída del petróleo ha agrandado el hueco fiscal?

Los recursos saldrán del presupuesto nacional. Nosotros tenemos presupuesto aprobado en 2015 y pensamos apalancar con estos recursos los proyectos en un gran porcentaje.

¿Cuánto es el presupuesto del sector?

Tenemos \$7 billones para funcionamiento e inversión. En Inviés, donde hacemos obra públi-

» La historia nos ha dicho que la ley de APP lleva tres años en Colombia y solamente llevamos una adjudicada.