

Capítulo 8

El momento de la infraestructura en Colombia es ahora

Por **Luis Andrade**

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia

Estamos en un momento muy especial en la historia de la infraestructura en Colombia. Ahora tenemos la oportunidad de hacer las grandes inversiones que necesitamos. Desde los años cincuenta no se ha hecho un esfuerzo grande en construcción de infraestructura. No se hizo por muchas razones: porque no se tuvo la situación fiscal para emprenderlo y porque había necesidades en otros frentes (defensa, educación, salud, entre otros).

Pasados los años nos encontramos con uno de los menores niveles de desarrollo en infraestructura en América Latina, ya sea medido subjetivamente por las encuestas del Foro Económico Mundial u objetivamente en términos de kilómetros pavimentados, como hace el Banco Mundial.

En medio de todo este panorama, hemos tenido unas experiencias positivas. Desde comienzos de los años noventa se empezó a trabajar en el esquema de concesión de la infraestructura de transporte, y hoy día en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), entidad especializada en el manejo de asociaciones público-privadas o concesiones, estamos administrando 26 concesiones viales que han sido adjudicadas en los últimos 20 años, 55 terminales portuarios, 2 concesiones de ferrocarriles y 7 concesiones de aeropuertos.

Dado lo anterior, aunque no se consiguió invertir al ritmo requerido, sí se desarrolló un modelo de concesión que ya está probado, que funciona y que nos sirve como base para construir la infraestructura que viene. A raíz de esa experiencia, la ANI decidió aprovechar el momento que vive Colombia, desde el punto de vista fiscal y de crédito en el exterior, para plantear un programa realmente ambicioso que nos permita cerrar esta brecha. Tenemos un portafolio de proyectos muy significativo, que ha sido designado por el presidente Juan Manuel Santos como una de sus principales prioridades de gobierno.

La primera parte de ese portafolio es un plan de construcción e intervención de carreteras compuesto por 40 proyectos por 25.000 millones de dólares, lo que nos

permitirá modernizar 7.000 kilómetros de la red vial nacional, sumados a los 4.000 kilómetros que ya estamos mejorando con las concesiones existentes. Eso quiere decir que vamos a tener los 11.000 kilómetros más importantes del país en muy buenas especificaciones. Estos 40 proyectos los estamos sacando al mercado y presentan una oportunidad para los inversionistas muy importante.

Tenemos también proyectos en el área ferroviaria. En Colombia llegamos a tener 3.500 kilómetros de vías férreas en operación en los años sesenta y hoy día tenemos solo 500. Estamos trabajando en recuperar los principales corredores, los de mayor potencial comercial, que suman un poco más de mil kilómetros, y esperamos a través del sistema de concesiones sacar adelante estos importantes proyectos.

En el sector portuario tenemos 55 concesiones. Además, estamos otorgando entre tres y cinco nuevas concesiones por año y promoviendo inversiones adicionales en las concesiones existentes. También estamos trabajando en nuevas concesiones aeroportuarias y en la expansión de los contratos existentes.

Todas estas inversiones en contratos de concesiones o asociaciones público-privadas nos van a permitir tener un ritmo de inversión del orden del 2 % del PIB anual. Si a esto le sumamos lo que esperamos se invierta en obra pública a nivel nacional y regional, estamos en camino de subir la inversión al 3 % del PIB. Los estudios que hemos realizado indican que se necesita mantener este ritmo de inversión en infraestructura de transporte por una década para cerrar la brecha con relación a países como Chile o México con un nivel de desarrollo similar, pero con una infraestructura superior a la nuestra.

1. Empresas españolas ya son partícipes del sector

Las empresas españolas ya son un participante muy importante en el sector de la infraestructura en Colombia. Por ejemplo, en el sector de carreteras, tenemos actualmente como concesionario a Iridium, subsidiaria del Grupo ACS.

En el sector portuario ya disponemos de la compañía TC Barcelona, principal inversionista de TC Buenaventura, que es uno de los puertos del Pacífico más importantes del país.

En aeropuertos tenemos a AENA como parte del consorcio que tiene las concesiones de los aeropuertos de Cali y Cartagena, y también tuvo presencia en el de Barranquilla.

Y en la parte de ingeniería de consulta, que no implica inversiones sino diseño de proyectos, hemos contado con el apoyo muy importante de firmas como TYPESA y Euroestudios, a la hora de diseñar todos estos proyectos.

2. Las oportunidades en la próxima década son enormes

La oportunidad hacia delante para las empresas españolas es enorme. En este momento, las empresas españolas están presentes en el sector de infraestructura en Colombia pero no tienen una participación de mercado significativa. Por eso, este programa genera una gran oportunidad de tener una presencia realmente importante en el sector de infraestructura en Colombia.

Debido a que hemos tomado la decisión de desarrollar esta infraestructura principalmente a través del modelo de asociación público-privada va a ser necesario mucho capital. Típicamente estos proyectos requieren entre un 20 y un 25 % de capital de inversionistas. Para un programa de obras, por ejemplo, de 30.000 millones de dólares entre carreteras, puertos y aeropuertos, se requeriría un capital de 6.000 a 7.000 millones de dólares. Las empresas colombianas no cuentan con la totalidad de estos recursos. Por eso hemos hecho un esfuerzo importante en promover nuestros proyectos en el extranjero, generando interés por parte de firmas de otros países.

Valga la pena decir que, entre los interesados en los nuevos proyectos, aquellos que han presentado calificaciones, el mayor número de empresas corresponde a España. Por cierto, el tratado de libre comercio que tenemos con la Unión Europea establece que debemos dar el mismo trato a las compañías de esos países que a las colombianas. Entonces, por ley, las empresas españolas pueden tener la tranquilidad de que no serán discriminadas, de que serán tratadas en igualdad de condiciones que las colombianas.

Además, van a encontrar un ambiente muy favorable para la inversión. Colombia tiene una gran tradición de respeto por los contratos y por la iniciativa privada. De hecho, en el ranking del Banco Mundial de *Doing Business*, Colombia normalmente aparece entre los cinco primeros países desde el punto de vista del respeto por la propiedad privada, mucho más arriba que algunos países desarrollados en Europa, y en el último ranking el país que obtuvo la mejor calificación en América Latina por su excelente entorno para hacer negocios.

En Colombia también hay una tradición muy importante y muy probada en la utilización del arbitraje para resolver conflictos en este tipo de proyectos. El inversionista puede tener la tranquilidad de que habrá una solución rápida y justa a los conflictos que se puedan resolver.

Tenemos una evolución económica muy positiva, al punto que el país tiene grado de inversión y presenta mejoras continuas en sus indicadores macroeconómicos. Eso permite al inversionista extranjero invertir con menores riesgos.

Este es el momento, es la ventana de oportunidad que deben aprovechar firmas especializadas en infraestructura. Las empresas españolas ya lo han hecho, han tenido la visión y han visto esta oportunidad y ya están presentes. Ahora es la oportunidad de aumentar esa participación significativamente, aprovechando que necesitamos capital, que estamos dando un tratamiento en igualdad de condiciones a las firmas colombianas y extranjeras, y que tenemos un ambiente de negocios muy propicio para los inversionistas.

3. Transformación para la prosperidad

Todo lo anterior se logró gracias al liderazgo del presidente Juan Manuel Santos, quien emprendió una completa transformación institucional y legal para dotar al sector de un músculo fuerte capaz de llevar al país a la meta de cerrar la brecha en infraestructura de transporte.

Los cambios fueron inspirados por la transformación que el país realizó en su sector petrolero. Dicho sector enfrentó un panorama desolador a finales de la década de

los noventa, cuando el país esperaba perder muy pronto la autosuficiencia petrolera de la que había gozado por décadas.

Cambios institucionales y legales, y el incentivo a la iniciativa privada lograron el milagro de que el país produzca actualmente un promedio diario de más de un millón de barriles de crudo.

Los cambios desde el 2011 han resultado en un fructífero y consistente desarrollo de infraestructura de transporte, que ha sido el principal motor de la actual fase de crecimiento económico que experimenta el país. Igualmente, han llevado al nacimiento de entidades sólidas, como la Agencia Nacional de Infraestructura, dotada hoy de una gobernabilidad y una estructura organizacional más robusta.

El primer paso para dotar a Colombia de una infraestructura como la de países de similar nivel de desarrollo (Chile y México) fue la aprobación de la Ley de Asociaciones Público-Privadas (APP). Esta ley ha generado un nuevo marco para incentivar la inversión privada en el sector, siempre pensando en construir sobre los éxitos y evitar los errores cometidos en el pasado.

Los cambios de la nueva ley apuntan a: 1. Dar mayores incentivos en la presentación de las iniciativas privadas; 2. Definir los estándares mínimos que deben tener las estructuraciones de los proyectos antes de abrir la licitación; 3. Introducir el concepto de pago por disponibilidad de infraestructura, que asegura que solo se remuneren las obras cuando estén construidas; y 4. Fijar el límite de 20 % a las adiciones de los contratos, para evitar los excesos que se cometieron en el pasado.

La ley ha despertado un enorme interés por desarrollar proyectos no solo de iniciativa pública, sino originados en las propias compañías en todos los medios de transporte. Los más grandes concesionarios de Colombia y el mundo han mostrado su interés concreto por el programa de la Cuarta Generación de Concesiones Viales y en aquellos de iniciativa privada que también cubren otros medios de transporte, como los ferrocarriles, los puertos marítimos y los aeropuertos.

Empresas colombianas, asociadas con extranjeras, van a construir la infraestructura que necesita el país. Estos proyectos darán empleo a miles de colombianos en las zonas rurales, donde más se necesita.

Otro frente en la legislación ha sido la Ley de Infraestructura. Con ella se ha podido remover la gran mayoría de los obstáculos para la construcción, relacionados con aspectos prediales, redes de servicios públicos y expropiaciones. Dichos inconvenientes llevaron en el pasado a frustraciones y demoras.

Los resultados son palpables. En el 2013 se batió un récord histórico con la construcción de más de 250 kilómetros de dobles calzadas en el país, que es muy superior al promedio de 60 kilómetros anuales visto en la década anterior.

Estamos frente a la gran transformación del sector de la infraestructura en Colombia, que nos va a permitir replicar el milagro que se logró en el sector petrolero. En el 2015, miles de trabajadores y maquinaria estarán interviniendo las más importantes vías nacionales, elevando la inversión gradualmente a un 3 % del PIB hacia el año 2017, el triple de lo que se invertía en décadas pasadas.