

Para hacer las 5G es necesario enajenar algunos bienes: CCI

El Gremio y Anif lo proponen, debido a que están comprometidos los recursos para las APP hasta el 2024.

- FACEBOOK
- INSTAGRAM
- TWITTER
- LINKED IN
- GOOGLE PLUS
- GUARDAR



El segundo viaducto en Guatanday (Tolima) estaría listo este año. La inversión, según la ANI, es de \$110.000 millones. [COMERCE](#)

Lo más leído

1. Cuando ordene coordinar posible cooperación con Comando Sur de EE. UU.
2. Así puede cambiarse de fondo de pensiones en Colombia
3. Los nombres de la economía brasileña

POR PORTAFOLIO | MAYO 12 DE 2019 - 07:42 PM

Casi \$15 billones necesita el país para que se puedan culminar los corredores carreteros estratégicos para el **exterior**, según cálculos de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI).

[Leer: ¿Diez megaproyectos se adjudicarán a 2020 - ANI](#)

Se trata de seis vías particulares y un paquete de 26 tramos cortos o 'rametas' de las autopistas de cuarta generación (4G), con las que se podría terminar de consolidar el mapa vial de Colombia. Esos corredores, según la visión del gremio, serían el equivalente de las 5G.

[Leer: \(Inversión en vías 1G, 2G y 3G supera los \\$300.000 millones\)](#)

Sin embargo, dado que todos los recursos disponibles para emprender asociaciones público - privadas (APP) por parte del Estado ya están copados hasta el 2024 con otros proyectos, la financiación y materialización de esas vías, todavía es incierta.

Por esa razón, Anif con el apoyo de la CCI, han manifestado que en la búsqueda de recursos se debe tener en cuenta la enajenación de bienes del Estado, puesto que desde su punto de vista, estas obras que hacen falta no dan espera.

"En este momento no contamos con los recursos necesarios para hacer esas vías y por eso es válida la sugerencia que han hecho algunos sectores sobre enajenar algunos activos de la Nación como posible fuente de financiación. Eso lo hemos discutido con el Gobierno y con el **Ministerio** Camargo, contemplando resolver así, al menos el tema relacionado con el capex", señaló Juan Martín Calcedo, presidente de la CCI.

De acuerdo con la propuesta de esas entidades, lo más viable sería que el Estado se encargara de la construcción de las vías y luego, bajo la modalidad de concesión, se delegara la operación y el mantenimiento de las mismas a firmas privadas.

"Se tienen que enajenar activos de la Nación para poder culminar una serie de obras fundamentales. Y claro, bajo el entendido de que se debe invertir en un activo fuertemente estratégico para el país. Nosotros no podemos decir que se debería vender, pero en el pasado se abrió la discusión sobre enajenar una porción de la participación en **Ecopetrol** o de **Coca**, la empresa transportadora de **Ecopetrol** o de la participación de la Nación en ISA", explicó Calcedo.

LOS PROYECTOS

En primer lugar, el gremio identificó dos vías que hacen falta en el corredor de Bogotá a la Costa Atlántica. Se trata de la doble calzada entre la Ye de Génaga (Magdalena) y Barranquilla (Atlántico), un tramo que está valorado en \$1,2 billones y que presenta problemas de erosión costera, lo que ha dificultado el diseño de la ampliación y su financiación.

En febrero pasado, las autoridades llegaron a un acuerdo con la Gobernación del Magdalena para avanzar con este proyecto que era calificado como inviable a nivel económico.

En esa reunión el gobierno departamental señaló que aportaría \$143.000 millones para costear un tramo y el Gobierno Nacional se comprometió a buscar recursos para el resto de las obras, una vez estén listos los estudios que también serán pagados por el Magdalena. Sin embargo, aún no se ha conocido la fuente de los dineros para financiar los otros tramos.

La otra autopista hacia la costa Atlántica en el radar de la CCI, es la correspondiente a un tramo de 17 kilómetros entre Villeta y Guaduas (Cundinamarca).

Esa obra corresponde a una parte de la Ruta del Sol I, que, según Calcedo, sigue "en suspenso" y está valorada en \$2,2 billones.

En el corredor hacia la costa Pacífica hacen falta 44 kilómetros entre Buga y Buenaventura, que tienen un valor de \$1,95 billones.

Además de los arreglos en algunos sectores por desprendimientos de gran magnitud que están dificultando el tránsito.

"Antioquia acaba de poner en marcha un proceso que nos permite llegar a la conclusión de que vamos a tener un desarrollo portuario en Turbo muy importante y hay una salida al mar desde Medellín. Sin embargo, hay un tramo desde Santa Fe de Antioquia hasta el túnel del Toyo de 19,5 kilómetros que está desfinanciado", señaló Calcedo.

Esa obra, que está valorada en \$1,2 billones, contempla además la inversión en equipos electromecánicos para el túnel.

Otra de las carreteras que necesitan intervención es la salida a Villavicencio desde Bogotá, en el tramo que va hasta la zona de El Tablón (en Cundinamarca). Esa vía comprende 35 kilómetros y requiere una inyección de \$2,37 billones.

Además, así como ha manifestado el Viceministerio de Infraestructura y la ANI en pronunciamientos pasados, la Troncal de Occidente necesita una inyección de capital. Esa doble calzada tiene 250 kilómetros de intervención que costarían \$3,4 billones, los cuales no han sido adjudicados.

Finalmente, existe un paquete de 26 proyectos pequeños, que interconectarán a las vías de cuarta generación, que necesitan una inversión de \$2,59 billones.

"Obras es lo que hay y el Gobierno en su debido momento tendrá que priorizar, pero teniendo en cuenta la necesidad de poner al día los corredores de **conexión exterior**. No tiene sentido terminar las 4G sin tener esos conectores listos, porque la reflexión que hemos hecho es que las 4G, por sí solas, no son la solución", concluyó Calcedo.

Adriana Carolina Leal Acosta

adrla@portafolio.co

RELACIONADOS

INFRAESTRUCTURA
Avanza construcción de la Calle D y los Accesos Norte II

RECOMENDADOS

TENDENCIAS
Colombia, con poca infraestructura científica
Última actualización - mayo 09 de 2019 - 10:49 p.m.

INFRAESTRUCTURA
Hay dos firmas interesadas en contratos de 4G

INFRAESTRUCTURA
Así va la troncal Bicolombiana, que une a Bogotá con Uruao

REPORTAR ERROR
ENVIAR

TE PUEDE GUSTAR

Aprenda cualquier idioma con esta app en lugar de tomar clases...
David

Vuelos a precios bajo desde Colombia
Trinidad

Conoce el plan para depositar dividendos extranjeros.
David

Siga bajando
PARA ENCONTRAR MAS CONTENIDO

✓

Hay dos firmas interesadas en contratos de 4G

La vía Santana-Mocca-Neiva estaría a cargo del Grupo Ethus en dos meses. Obras obras en Cauca y Santander, entrarían en proceso de cesión.

- FACEBOOK
- INSTAGRAM
- TWITTER
- LINKED IN
- GOOGLE
- GUARDAR



Carretera entre Popayán y Santander de Quilichao en el departamento del Cauca. [ARQUIVO PORTAFOLIO](#)

POR PORTAFOLIO | MAYO 10 DE 2019 - 06:41 PM

De acuerdo con los planes del **Ministerio** de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), **las autopistas de cuarta generación deberían estar operando, en su totalidad, en el 2024.**

Para ello, ambos organismos, junto a las entidades territoriales, se dedican a destinar los proyectos -algunos de los cuales llevaban parados años - y así, en el 2019 se prevé lograr ocho cierres financieros, dejando otros seis para el 2020.

[\(Trazan hoja de ruta para obras que siguen a la generación 4G\)](#)

Sin embargo, de acuerdo con Luis Eduardo Gutiérrez, vicepresidente de gestión contractual de la ANI, **no todos los casos se podrían resolver a partir de renegotiaciones o concediendo plazos: mecanismo que les ha funcionado para algunas obras -sino que en al menos tres autopistas, sería necesario ceder los contratos de concesión.**

En concreto, y según Gutiérrez, dada la compleja situación a nivel financiero que atraviesa el Grupo Solarte, esta firma saldría de tres concesiones.

Este grupo tiene un problema reputacional que ha causado la desfinanciación de varios proyectos en los que participa. Eso es producto de lo ocurrido con la Ruta del Sol II en la que la constructora Solarte figuraba como socio, y además por lo del caso de la vía Tunjuelo - Canoas y la descontinuación del Río Bogotá en el 2009, en el que se abrió una investigación por pago de coimas para lograr la adjudicación del contrato", señaló Gutiérrez.

Por eso, según Carlos Alberto García, vicepresidente ejecutivo de la ANI, esta entidad decidió "buscar mecanismos para que el concesionario ceda el contrato", explicó.

El caso de la vía Santana-Mocca-Neiva, que comprende intervenciones de 447 kilómetros y que hoy solo registra avances del 5,3% - a pesar de que el contrato se firmó en el 2015 - sería la que lograría revivir más rápido.

El Grupo Ethus, del empresario antioqueño William Vélez, se haría cargo de esta concesión, decisión que quedaría en firme en dos meses, según cálculos de la ANI.

[\(Avanzan en los salvavidas para las 4G más enredadas\)](#)

"Esta firma ya les hizo una propuesta a los concesionarios actuales, la cual fue presentada a la ANI y está firmada por los dos partes. El grupo Ethus pidió un plazo pero van a adquirir la concesión", manifestó Gutiérrez.

Esta obra estaba tasada en \$2,9 billones inicialmente pero podría terminar costando \$3,1 billones. **Sin embargo, una vez se haga la sesión, las obras podrían arrancar inmediatamente y durarían poco más de dos años. El contrato regiría por el mismo término acordado inicialmente.**

La vía Popayán- Santander de Quilichao, cuya acta de inicio data de septiembre del 2015, hoy no muestra ningún avance.

Sin embargo, **la rehabilitación y la construcción de la segunda calzada de ese tramo de 76 kilómetros en el departamento del Cauca, se podría reactivar este año.**

De acuerdo con la ANI, un fondo de inversión español ya presentó una propuesta y se encuentran cerca del cierre del negocio.

"Esos proyectos son muy importantes porque son las columnas vertebrales que pueden conectar el sur y el norte del país. Al revivir esta obra estaríamos más cerca de conectar Ecuador con Buenaventura. **En ese sentido falta impulsar la doble calzada entre Popayán y Pasto, que hoy no está conclonada y que cuesta \$5 billones por lo complejidad de las obras y la cantidad de túneles. Sin embargo estamos empeñados en sacarlo adelante",** dijo Gutiérrez.

En 2017 esta obra estaba valorada en \$1,23 billones y se calcula que asciende a \$1,9 billones.

Por su parte, la vía Bucaramanga-Pamplona, que se extiende por 133 kilómetros, la cual tampoco registra avances, también estaría en venta.

La obra en 2017 estaba avaluada en \$888.910 millones y se estima que ahora ascendería a \$1,5 billones.

En este caso, **la ANI manifestó que se encuentra a la espera de que quede en firme una decisión de la Anla de otorgar una licencia ambiental en la zona de intervención.**

"A este proyecto se presentaron gran cantidad de recursos de reposición de las comunidades por eso, una vez se otorgue definitivamente la licencia la concesión estaría en venta también", señaló García.

De acuerdo con Gutiérrez, el alcance de estas sesiones no tendría ningún efecto o modificación frente a los lineamientos planteados inicialmente y luego de presentadas las ofertas vinculantes por parte de las empresas interesadas, el proceso puede tomar entre dos y cuatro meses.

Adriana Carolina Leal Acosta

adrla@portafolio.co

RELACIONADOS

INFRAESTRUCTURA
Para hacer las 5G es necesario enajenar algunos bienes: CCI
Última actualización - mayo 12 de 2019 - 07:42 p.m.

RECOMENDADOS

TENDENCIAS
Colombia, con poca infraestructura científica

INFRAESTRUCTURA
Avanza construcción de la Calle D y los Accesos Norte II

INFRAESTRUCTURA
Así va la troncal Bicolombiana, que une a Bogotá con Uruao

REPORTAR ERROR
ENVIAR

TE PUEDE GUSTAR

¿Cómo viajar barato desde Bogotá?
www.jornal.com

Relojes masculinos a mitad de precio!
Dulce

¿La mejor manera de pagar 2 veces menos por la electricidad?
Financiera Factor Sane

Lanzan 'app' para administrar rutas en las