



▶▶ La ejecución de la 4G es hoy de 46 por ciento. El reto en 5G será solucionar problemas como las consultas previas.

**ÁNGELA MARÍA OROZCO**  
Ministra de Transporte

## INFRAESTRUCTURA ■

# El Plan Marshall criollo

**Para enfrentar la crisis económica derivada de la pandemia, Colombia buscará emular el ambicioso esquema de recuperación económica que Estados Unidos aplicó en Europa occidental tras la guerra. El gran desafío será la consecución de recursos y las consultas previas.**

**H**ACE 72 AÑOS, EL GOBIERNO de Estados Unidos presentó en Europa un ambicioso plan de inversión para levantar de las ruinas a sus aliados del Viejo Continente después la Segunda Guerra Mundial. En 1952, cuando concluyó el conjunto de obras de infraestructura e inversiones, Europa reportaba el mayor crecimiento económico de su historia. Sin duda ese gran impulso les ayudó a esos países a salir adelante y le brindó a Estados Unidos el mercado natural para seguir expandiendo su economía en las décadas siguientes.

El Gobierno colombiano acaba de escoger esta estrategia de asfalto y concreto para reactivar la economía nacional, que hoy parece de posguerra. Dos datos recientes muestran el impacto de la pandemia: el desempleo en mayo llegó a 21,4 por ciento y la Oede prevé que este año el PIB colombiano caerá entre 6,1 y 7,9 ciento.

Además de estos datos nefastos está la incertidumbre que se apoderó de las empresas, de los mercados financieros y hasta de las familias. Vencer ese miedo generalizado plantea el mayor reto an-

tes de recuperar la dinámica productiva que traía el país desde el año pasado.

Las obras de infraestructura tienen un efecto combinado para la economía. Por un lado, generan miles de empleos en la etapa de construcción, y cuando entran a operar, permiten reducir los costos de transporte de mercancías y reducen los tiempos de viaje. Esas ventajas se traducen en una mayor competitividad de las empresas, aumento del turismo y más inversión en las regiones.

A diferencia de las crisis económicas anteriores, en esta oportunidad el país sí cuenta con proyectos de infraestructura listos para arrancar o para licitar.

Para la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) los planes de desarrollo de Cundinamarca, Antioquia, Valle y de sus tres capitales suman 58,9 billones de pesos. Se destaca en este monto la primera línea del metro de Bogotá, el Regiotram y la extensión del metro de Medellín, entre otras iniciativas. La capital tiene previsto ejecutar inversiones por 40 billones de pesos en obras de infraestructura de transporte.

El Gobierno nacional también tiene jugadas sus cartas. Apuesta principalmente por la quinta generación de concesiones (5G), cuya primera fase prevé construir 12 proyectos por 18 billones de pesos. En esta primera fase hay nuevas vías, aeropuertos, un tren de carga y el canal del Dique.

La 5G se complementará con un segundo grupo de obras que requerirán inversiones por otros 35 billones de pesos, entre las cuales se encuentra la ampliación del aeropuerto El Dorado. El plan de proyectos que tendrían el sello del presidente Iván Duque requiere inversiones por 53 billones de pesos.

Algunas de estas iniciativas ya tienen diseños y estudios completos, lo que facilitará abrir las licitaciones en el corto plazo. La ministra de Transporte, Ángela María Orozco, presentó la semana pasada, en un *streaming*, el 'Plan Marshall local', ante inversionistas de Europa.

Al sumar los planes e inversión de los mandatarios locales (58 billones de pesos) con lo previsto en la 5G, el paquete de inversiones acumulados para



**MANUEL GUTIÉRREZ**  
Presidente de la ANI

infraestructura de transporte alcanza los 111 billones de pesos, para ejecutar en los próximos años.

De dónde saldrá la plata es la pregunta del millón. Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la CCI, dice que en los últimos días hubo buenas noticias sobre la fuente de los recursos. “*El Confis aprobó una ampliación del cupo de las vigencias futuras a largo plazo, lo que permitirá generar unos 20 billones de pesos adicionales para financiar infraestructura*”, anotó.

Habrà que raspar la olla. El 82,3 por ciento de las vigencias programadas entre 2021 y 2048 ya están comprometidas para financiar obras de infraestructura, y el metro de Bogotá consumirá cerca del 25 por ciento de ese total. Así que habrá que ampliar ese cupo, bien sea con más deuda

## EL GOBIERNO NECESITARÁ MÁS DEUDA Y VENTA DE ACTIVOS PARA FINANCIAR EL PLAN DE INFRAESTRUCTURA Y REACTIVAR EL EMPLEO Y LA INVERSIÓN. NO SERÁ NADA FÁCIL VENDER SU PARTICIPACIÓN EN ECOPETROL O ISA

o vendiendo participaciones públicas, tal y como viene discutiendo el país incluso antes de la pandemia.

¿Qué tan exitoso sería el plan propuesto? Al revisar las vías de cuarta generación, 4G, hay que concluir que se volvió tradición en el país incumplir las fechas y presupuestos de las obras, salvo algunas excepciones. Por ejemplo, acaban de inaugurar la primera 4G que va de Honda a Puerto Salgar. Pero, en contraste, otros cuatro proyectos aún no arrancan.

En su columna de *El Tiempo* del 5 de julio, el exvicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, pisó varios callos al criticar con vehemencia el trabajo del Gobierno en la ejecución de la 4G y el rol de los concesionarios en el desarrollo de los proyectos. Llama la atención de este regaño que el Gobierno pasado estructuró y contrató estos proyectos 4G.

Muchos de los ejemplos de vías fallidas que expone en su texto Vargas Lleras fueron suscritos en 2015, en pleno Gobierno Santos. Además, en 2012, cuando Vargas Lleras era ministro del Interior, la cartera tenía el desafío de solucionar la papa caliente de las consultas previas. Pero chocó con intereses regio-

nales tan poderosos que le impidieron sacar adelante una solución definitiva en el Legislativo.

Por eso, deben asumir la responsabilidad tanto los gobiernos que no lograron solucionar los problemas enquistados en el sector —la compra de predios, las licencias ambientales y las consultas previas—, como el actual, cuyos esfuerzos a veces parecen insuficientes para poner la casa en orden.

A pesar de la dura opinión del exvicepresidente contra el Gobierno, la Agencia

### VARIACIÓN DE PORCENTAJES DE EJECUCIÓN DE ALGUNOS PROYECTOS DE 4G

PROYECTO	AGOSTO 2018	JUNIO 2020
Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó	8,27 %	55,90 %
IP-Antioquia-Fundadores	31,94 %	70,03 %
IP-Antioquia-Bolívar	18,17 %	54,93 %
IP-Acceso Norte a Bogotá	0,95 %	34,80 %
Honda-Puerto Salgar-Girardot	78,04 %	99,80 %
Pamplona-Cúcuta	0 %	18,49 %
IP-Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá-Girardot	0,19 %	2,86 %
IP-Cambao-Manizales	0 %	0 %
Mulaló-Loboguerrero	0 %	0 %
Popayán-Santander de Quilichao	0 %	0 %
Santana-Mocoa-Neiva	4,97 %	2,21 %

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura (2020)

Nacional de Infraestructura (ANI) optó por la cautela. “*Realmente tengo todo el respeto y admiración por el exvicepresidente y frente al contenido de la columna, pues no tengo mayor opinión*”, dijo a SEMANA el presidente de la ANI, Manuel Gutiérrez.

El funcionario indicó que a agosto de 2018, cuando Vargas Lleras dejó el cargo, el programa 4G presentaba un avance del 16 por ciento en promedio y que casi dos años después ya va en 42 por ciento.

La CCI también salió al paso de las críticas y le recordó al exvicepresidente que de los 29 proyectos 4G, 12 presentan avances entre el 50 y el 90 por ciento y otros cuatro entre el 20 y el 50 por ciento. “*Vargas Lleras mira la excepción y no el conjunto*”, anotó Caicedo Ferrer.

Al margen de estas discusiones, más políticas que técnicas, está claro que el país no puede darse el lujo de echar por la borda este nuevo y ambicioso plan de inversión que busca recuperar el empleo, la inversión y una economía maltrecha por una guerra contra un virus que no respeta fronteras.

La plata se consigue, los proyectos están ahí. Falta poner la casa en orden para que funcione el Plan Marshall criollo. ■