

Infraestructura

Estas son las poderosas constructoras que van tras la 5G de infraestructura

Empresas de Colombia, Chile, Austria, España y hasta un fondo privado de inversión de Brasil entraron en la puja por la primera concesión, de 3 billones de pesos. ¿Quiénes están detrás de las obras?

5/3/2021



Los constructores y el Gobierno nacional llegaron a importantes acuerdos este año para evitar demandas derivadas de la pandemia y acelerar la ejecución del programa vial 4G. - Foto:

La pelea por la Quinta Generación de Concesiones, o 5G, está para alquilar balcón. **Hace una semana, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) recibió ocho propuestas de algunas de las constructoras más grandes de Colombia, Europa y América Latina**, interesadas en la primera licitación que prevé inversiones en la malla vial del Valle del Cauca por 3 billones de pesos, entre obra y operación. "

Nunca en la historia de las concesiones viales de Colombia se habían presentado tantas firmas para una licitación", anunció en redes sociales el presidente de la ANI, Manuel Felipe Gutiérrez.

La noticia es importante porque se trata del primer gran contrato de licitación de obras en 2021. En las próximas semanas, la misma ANI abrirá otras ofertas, como **la ALO sur y los accesos del norte de Bogotá**, proyectos fundamentales para mejorar el tráfico en las salidas y entradas de la capital.

Estructuración finalizada – Pendiente aprobación DNP	
Tipo de proyecto:	APP Iniciativa Privada
Origenador:	Estructura Plural ALO PLUS SAS: Concay SA (25%), Coherga SAS (25%), Pavimentos Colombia SAS (25%), Mario Alberto Huertas Coles (25%)
Longitud Origen – Destino:	23,5 km
Construcción vía nueva:	19 km
Mejoramiento Calzada existente:	4,5 km
Duración Pre-Construcción:	1 año
Duración Construcción:	4 años
Duración Concesión:	30 años
Capex (cifras estimadas):	\$ 0,70 billones
Opex (cifras estimadas):	\$ 0,47 billones

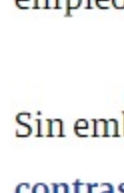
Proyecto de importancia estratégica para mejorar las condiciones de movilidad en la sabana de Bogotá

Características de ALO Sur - Foto: ANI

Esta primera licitación también será una prueba de fuego para el Gobierno nacional, que busca acelerar el proceso de recuperación de la economía.

La participación de ocho sociedades en esta primera oferta de 5G muestra el creciente apetito por este tipo de proyectos.

Las constructoras de obra civil están ávidas de grandes proyectos de infraestructura luego de la parálisis que se presentó en 2020 para nuevas licitaciones y ofertas de los Gobiernos de la región.



ISA gana premio por comprar concesión

En Brasil, Perú y México configuran programas ambiciosos de infraestructura como medida contracíclica que permita recuperar la inversión, la economía y el empleo.

Sin embargo, buena parte de las ofertas se abrirán entre 2022 y 2023. **En contraste, casi todos los 15 proyectos de la primera ola de 5G de Colombia se contratarán este año**, por un monto de 22 billones de pesos, es decir, cerca de 6.285 millones de dólares. Además, la 5G prevé la construcción de aeropuertos, una vía férrea, el canal del Dique y las mejoras para la navegabilidad del río Magdalena.

Las obras dinamizarán la maltrecha economía de las regiones con inversión y generación de empleo.

Estimaciones de Fedesarrollo indican que cada billón de pesos invertido en infraestructura representa 28.000 empleos en diferentes encadenamientos de la economía.



Manuel Gutiérrez/Presidente de la ANI - Foto: karen salamanca-semana

Para el presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo, el interés de ocho grupos de empresas es una demostración de confianza en la institucionalidad que gravita en torno a la ANI como entidad concedente.

"Está claro que hay una política de Estado que trasciende los ciclos de los Gobiernos, dado que las obras de la malla vial del Valle del Cauca están previstas en el Plan de Transporte Intermodal 2015-2035, construido por Fedesarrollo a instancias del Gobierno", dijo.

El apetito por estos proyectos, según Caicedo, también obedece a la decisión del Gobierno de convertir la infraestructura en punta de lanza de la reactivación y la creación de empleo tras los impactos negativos de la covid-19.



Juan Martín Caicedo/Presidente de la CCI - Foto: CORTESÍA CCI

Los retos

Aunque el interés por los proyectos de infraestructura se mantiene o incluso se incrementa, es necesario mejorar sus condiciones de ejecución.

Las cuatro generaciones de concesiones viales anteriores se caracterizaron por las demoras en el trámite de las licencias ambientales, las dificultades para la compra de predios, los choques con las comunidades derivadas de las consultas previas e, incluso, los descaches en las proyecciones de tráfico, que dieron lugar a compensaciones multimillonarias del Estado.

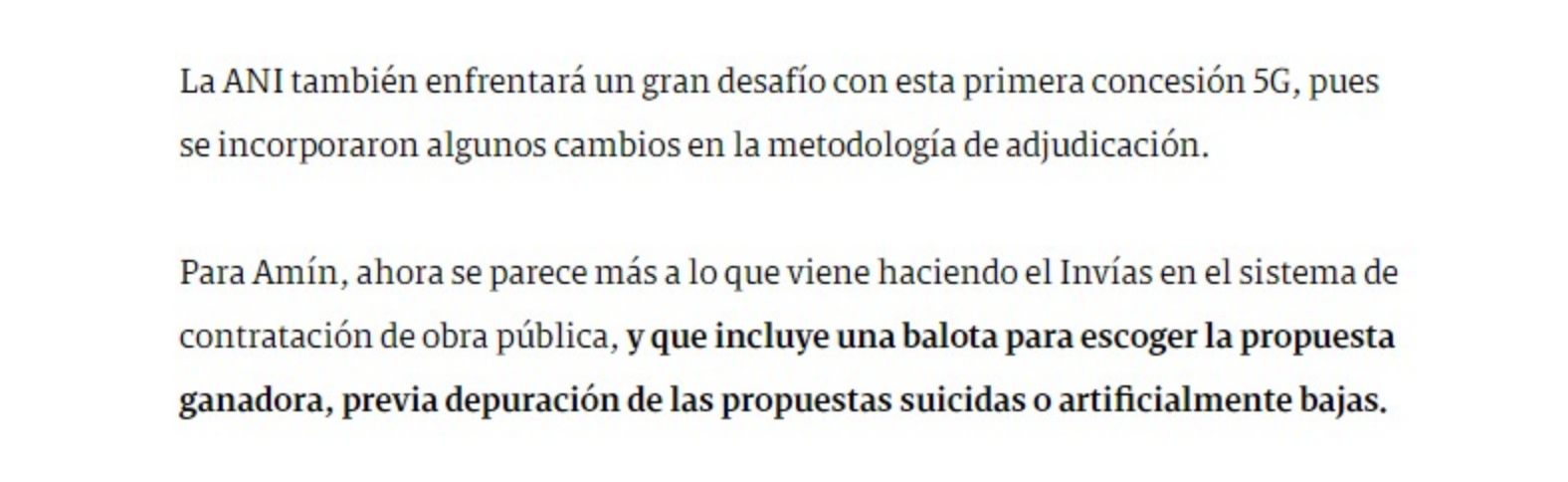
El desgaste entre Gobierno, bancos y constructoras es algo que aún no se ha medido, pero causó profundas cicatrices en el mercado.



Las 10 obras de China más impresionantes

Eso sí, la herida más profunda la propinó el escándalo de Odebrecht. Además, hay preocupaciones adicionales. "El tema de las licencias ambientales sigue siendo una preocupación latente", aseguró Menzel Amin, presidente de la constructora KMA, firma que se presentó para esta primera licitación.

El empresario indicó que el sector financiero está abriendo de nuevo las puertas del crédito a este tipo de proyectos y que otra buena noticia es que el sector se despertó. "Estamos los que cumplen y los que hacen un trabajo serio, la pelea va a ser dura", comentó.



Menzel Amin, presidente de KMA. KMA tiene casi listas las obras de la Transversal del Siga. - Foto: Juan Carlos Sierra

Cada constructora invierte entre 2.000 y 4.000 millones de pesos en la estructuración de las propuestas, un esfuerzo importante, pero que vale la pena, teniendo en cuenta los réditos a lo largo de los 30 años de contrato.

La ANI también enfrentará un gran desafío con esta primera concesión 5G, pues se incorporaron algunos cambios en la metodología de adjudicación.

Para Amin, ahora se parece más a lo que viene haciendo el Inviás en el sistema de contratación de obra pública, y que incluye una balota para escoger la propuesta ganadora, previa depuración de las propuestas suicidas o artificialmente bajas.

En la puja

La española Sacyr Concesiones, filial de la multinacional que ya administra otros cuatro proyectos en el país, apuesta de nuevo por la infraestructura en Colombia.

Sin embargo, no es la única firma española que pretende el jugoso contrato de la malla vial del Valle. OHL, la empresa contratada en ejecución, presentó Vózeza en sociedad con Termotécnica, firma del empresario antioqueño William Vélez.

Asimismo, se presentó su connacional Copasa, una constructora fundada en 1985 con presencia en Arabia Saudita, México, Uruguay y Colombia. La otra española interesada es Ortiz Construcciones y Proyectos, en sociedad con la colombiana KMA. Este mismo matrimonio empresarial opera la transversal del Siga, otro proyecto de 4G.



El segundo túnel de Occidente

La compañía austriaca Strabag también repite en su interés por quedarse con una concesión vial. Esta constructora europea integra desde hace unos años un consorcio para la construcción de la autopista Mar 1, concesión 4G ubicada en Antioquia.

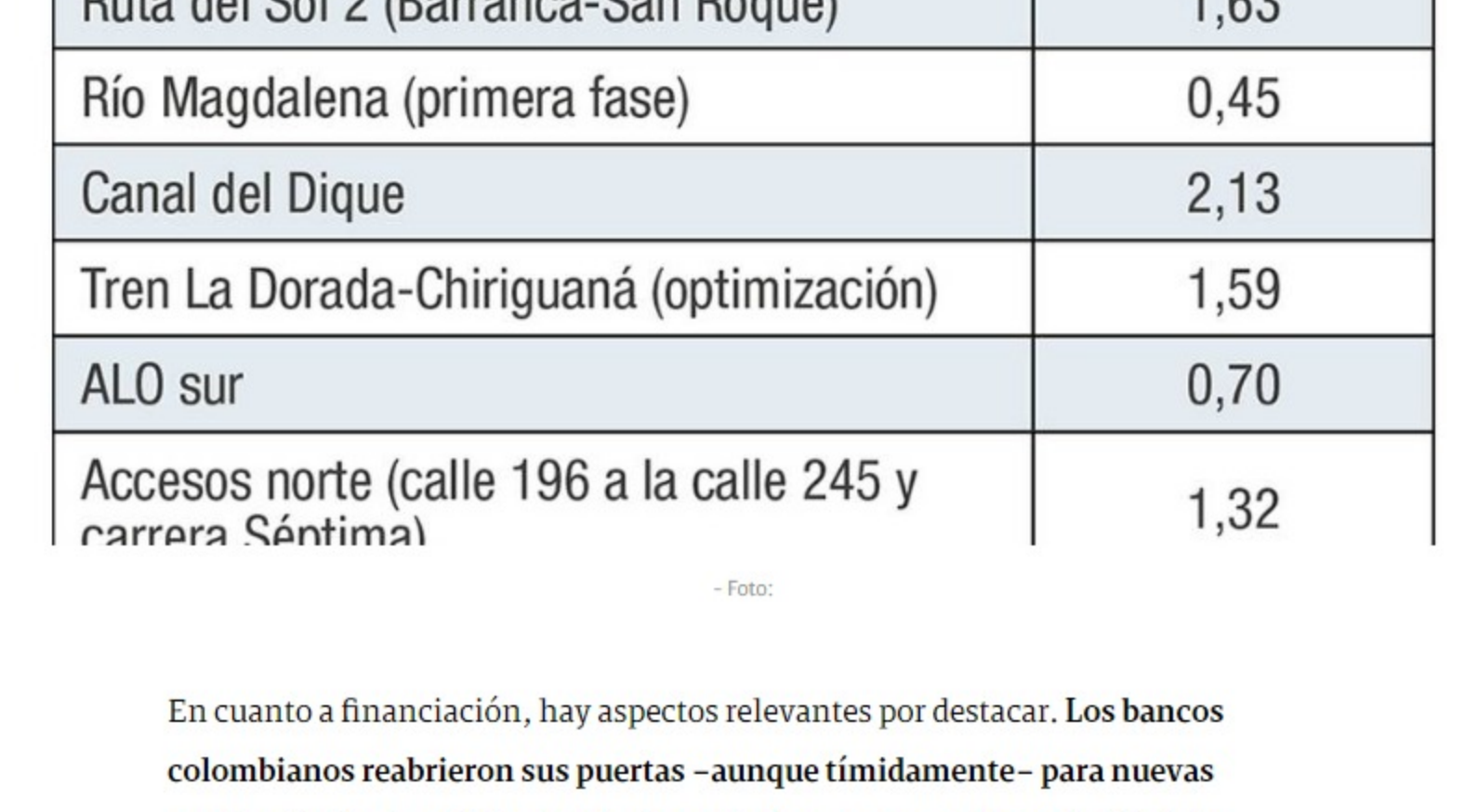
Sin embargo, uno de los proponentes más llamativos es Rodovías Colombia (70 por ciento) y MC Victorias Tempranas (30 por ciento). **Detrás de Rodovías se encuentra Patria Investments, un poderoso fondo de inversión de Brasil.**

Al 31 de diciembre de 2019 reportaba la administración de activos por un valor de 14.000 millones de dólares. Patria Infrastructure gestiona inversiones por 4.500 millones de dólares en América Latina.

En mayo del año pasado, el fondo Patria anunció que se quedaba con la concesión vial más grande de Brasil, un proyecto de 1.273 kilómetros de carreteras que conecta 62 municipios en el estado de São Paulo. La inversión prevista en 30 años de contrato se acerca a 2.500 millones de dólares.

Patria Investments cotiza en Nasdaq (PAX) y tiene una capitalización bursátil de 2.719 millones de dólares.

El otro protagonista, quizás sin que esa sea su intención, es **Expetrol**. La petrolera anunció hace unas semanas su intención de comprar el porcentaje que el Estado tiene en ISA (51,14 por ciento). La multitalina colombiana se especializa en transmisión de energía, pero desde hace unos años incursionó en el negocio de las concesiones viales.



En el negocio energético, las inversiones estimadas en los próximos años serán de US\$2.200 millones (1.816 millones de euros), en el marco del plan de expansión de transmisión de Chile. - Foto:

En julio de 2020 creó la firma Interconexiones Viales (con sede en Chile) junto con la constructora paísa El Cóndor para mejorar su perfil de cara a nuevas licitaciones. Su gran estreno podría darse en esta primera licitación de 5G, pues participan a través de la Estructura Plural Rutas del Valle.

Tres jugadores clave de la infraestructura en Colombia completan el listado de ocho propuestas. En la Estructura Plural Infraestructura Vial del Valle del Cauca se presentaron Odinsa (40 por ciento), Pavimentos de Colombia (30 por ciento) y Mario Huertas (30 por ciento).

Malla vial del Valle del Cauca	1,22
Ruta del Sol 2 (Puerto Salgar-Barranca)	1,96
Ruta del Sol 2 (Barranca-San Roque)	1,63
Río Magdalena (primera fase)	0,45
Canal del Dique	2,13
Tren La Dorada-Chiriguana (optimización)	1,59
ALO sur	0,70
Accesos norte (calle 196 a la calle 245 y carrera Sántima)	1,32

- Foto:

En cuanto a financiación, hay aspectos relevantes por destacar. Los bancos colombianos reabrieron sus puertas –aunque tímidamente– para nuevas oportunidades de crédito; los fondos privados –como es el caso de Patria de Brasil– están aumentando el interés, y otros portafolios internacionales con exceso de liquidez también empiezan a ver con atención las 5G.

Desde diciembre de 2020 se observan señales positivas de refinanciación de proyectos. Por ejemplo, la autopista Girardot- Puerto Salgar logró dos acuerdos para optimizar la carga financiera. El campo de batalla ya está listo para que empiece la puja por la 5G. Ahora se espera que gane el mejor.

¿Por qué es necesario renegociar los contratos de concesión?

Convierta a Semana en su fuente de noticias aquí