

Tunja y Bucaramanga, tienen los mejores resultados de las capitales en las Saber 11

Apuesta por energía renovable puede ser la clave para enfrentar a El Niño

El Banco Agrario le apunta a asegurar 80.000 hectáreas más el próximo año

f Facebook

t Twitter

g+ Google +

Martes , Noviembre 3, 2015

“Hay que aprovechar el desarrollo de la ANI para crear entidades similares”



Pese a la mejoría que presentó este año en materia de infraestructura, Colombia todavía está rezagada en el Índice de Competitividad del Foro Económico Mundial. Entre 144 economías, el país se ubica en este tema en el puesto 84. Para contrarrestar el atraso, el presidente Juan Manuel Santos creó la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Su presidente Luis Fernando Andrade en Inside LR aseguró que esta entidad, que cumple cuatro años, debería replicarse en las regiones.

¿Cuál es el balance que hace de la Institución en cuatro años?

En estos últimos cuatro años, logramos generar un portafolio de proyectos gigantesco para el país. Entre lo que ya hemos adjudicado, que son más o menos \$35 billones, y con las que vienen vamos a acabar adjudicando más de \$50 billones en obras. Eso nunca había pasado en la historia del país. Nos va a permitir que Colombia se ponga a tono con las necesidades de los mercados globales. Ahora, lo que sigue hacia adelante es asegurarse que todas las obras se hagan.

¿Cómo ve la entidad en los próximos cuatro años?

Hay que aprovechar el desarrollo para apoyar la creación de entidades similares a la ANI en las regiones, para que esta herramienta que ha probado ser tan útil también pueda serlo en las principales ciudades y departamentos. Ahí debemos jugar un rol significativo. Es muy importante continuar tecnificando y dándole solidez a la ANI, que es una entidad que va a tener una responsabilidad enorme. Vamos a manejar un portafolio de \$70 billones en ejecución. Hay que seguir fortaleciendo la entidad, pues si se llegara a politizar se podría poner en riesgo. Hay que continuar reforzándola y dándole independencia, para utilizarla para hacer pequeñas ANI en las regiones.

¿Cuándo arranca la contratación de los tres proyectos de la tercera ola?

Esta semana. Los proyectos son Bucaramanga-Pamplona; Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura. Estos se priorizaron por la necesidad que tenemos de conectar a Cúcuta con el interior de Colombia. A raíz de la crisis con Venezuela ha quedado muy claro que tenemos que mejorar la conectividad hacia Norte de Santander. Ese es el principal corredor a Cúcuta.

¿Existen riesgos de que las APP se queden en el papel por casos como el de Conalvías?

Las APP son muy importantes, especialmente a raíz de la restricción fiscal. Son una gran ventaja, porque se pueden hacer con aportes mínimos, inclusive cero, por parte del Gobierno. Entre más podamos hacer por APP, mejor. Hemos aprobado nueve proyectos por APP por un valor cercano a los \$10 billones y esperamos continuar aprobando APP a un ritmo de una cada mes o dos meses en los siguientes 12 o 18 meses.

Conalvías entró en problemas. Ellos habían propuesto hacer una ampliación de Bogotá a Girardot, ya solicitaron la cesión para un tercero y fue aprobada por la Supersociedades. Le pidieron la transferencia de ese 70% que tenían a la firma española OHL. Con eso, el escollo queda resuelto. De todas formas, esperamos que haya otros interesados de aquí hasta el 10 de noviembre.

¿Cómo encontrar el equilibrio en los proyectos para que no pasen casos como España?

Uno puede construir infraestructura que no sea necesaria y fue el caso de España. A finales de los 70, las inversiones fueron fundamentales para la competitividad. Luego, se les fue la mano. Para la tranquilidad, nosotros no somos España en 2000, sino en los años 80. Vamos a resolver un atraso muy grande. La posibilidad de equivocarse es cero. Ninguno de estos proyectos tienen la menor probabilidad de volverse innecesarios.

¿Cómo va el Eldorado dos?

Va muy bien. Se contrató a una de las mejores firmas del mundo que se llama TY Lin. Están haciendo el Plan Maestro que esperamos lo entreguen a finales de este año o comienzos del otro. En paralelo, hemos estado mirando la manera de financiarlo y estructurarlo. Creo que vamos a estar listos para abrir esa licitación hacia finales del año entrante.

¿Qué opina de cambiar los diseños del metro de Bogotá?

Tenemos que ser muy responsables en el uso de los recursos, especialmente, en un ambiente de restricción fiscal. Hay algunas ideas que se han planteado que tienen mucho mérito, porque reducen el presupuesto y el riesgo del proyecto. Por ejemplo, el alcalde electo Enrique Peñalosa ha dicho que de forma aérea se podría hacer un ahorro significativo. Ahora, esa aseveración hay que probarla técnicamente. Hay que invertir un tiempo en hacer esos diseños. Eso va a demorar un poco más el proceso, pero ese año adicional va a ser muy bien invertido.

¿Cómo van los cierres financieros?

Estamos muy satisfechos y agradecidos con el sector financiero. Ha ocurrido que casi la mitad de la financiación viene del exterior. Nos han certificado seis cierres financieros, pero vamos a necesitar el apoyo de los fondos de pensiones.

¿Cómo será el plan maestro de transporte que presentarán?

En el plan maestro de transporte está mirando a Colombia a 20 años determinando cuáles son los proyectos que deben ser prioritarios de una forma intermodal, la problemática de los ferrocarriles, de los ríos y cómo eso encaja con lo que es la red nacional también hemos hecho un énfasis en entender las vías.

El Perfil

Es Ingeniero Industrial y en Sistemas de la Universidad de Florida y cuenta con una maestría en Administración de la Universidad de Pennsylvania. Su experiencia laboral inició en el sector privado, principalmente, como consultor asociado y luego director y socio principal de McKinsey & Company. En 2011, fue llamado por el aquel entonces ministro de Transporte, Germán Cardona, para que fuera gerente del Instituto Nacional de Concesiones. Desde ese cargo, hizo todo el rediseño de lo que hoy es la Agencia Nacional de Infraestructura, entidad creada en 2011 por el presidente Juan Manuel Santos.

Las Opiniones

José Stalin Rojas

Director del Observatorio de Logística, movilidad y territorio

“La idea de crear una Agencia Distrital de Infraestructura es bienvenida, porque se necesita una entidad que coordine para que el apalancamiento sea efectivo y se pueda realizar en menor tiempo las obras”.

Fernando Rey

Analista de Movilidad y Exgerente de Transmilenio

“Ya tenemos unos estudios de hace por lo menos seis años que le costaron a Bogotá alrededor de US\$80 millones. Hacer unos nuevos estudios se gasta un tiempo e implica por lo menos dos años más”.