

Jueves, Julio 23, 2015

## NOTICIAS A UN CLIC

Agro y energía, los sectores que más contribuirán a bajar emisiones de CO2

Plataforma digital para tramitar la libreta militar estaría lista en 2016

Hospitales recibirán \$1,5 billones para normalizar sus finanzas

f Facebook

t Twitter

g+ Google +

✉ Mail

# "Nos preocupa mucho que las empresas investigadas ganen licitaciones"



**Bogotá\_** Llevando una de las banderas más importantes del gobierno de Juan Manuel Santos, la infraestructura, el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Luis Fernando Andrade, habló en Inside LR sobre cómo van las obras de cuarta generación, su financiación y la preocupación que le genera que en Colombia se hagan contratos con empresas que están siendo investigadas por entes internacionales.

## Le ha tocado uno de los sectores banderas del Gobierno, ¿cuál ha sido su principal reto?

El reto es enorme porque hay que generar una visión y un portafolio de proyectos que se pueden llevar a cabo y, por otro lado, mejorar el marco institucional para que se hagan realidad las promesas. En ese marco, lo primero a destacar es la creación de la ANI y la creación de la ley de las Alianzas Públicos Privadas (APP), que trata dos conceptos muy importantes: el primero, es el de pago por disponibilidad, que significa que solo se le da acceso a los concesionarios una vez entregan obras; el segundo, es dar incentivos para que los privados le traigan propuestas al Gobierno, lo que llamamos iniciativas privadas.

## ¿Cuáles son las obras que lo trasnochan y que le gustaría firmar de inmediato?

La inversión en concesiones en 2010, de parte del sector privado, era de \$2,5 billones al año; en 2014, fueron de \$5 billones; y para 2018, va a subir a \$10 billones anuales. Saber cuál es la obra más importante depende de cada región o departamento. Está el tema de Eldorado, la doble calzada Villavicencia-Bogotá o la conexión del puerto de Buenaventura con el resto del país, entonces no hay una única obra.

## En qué va el tema de Eldorado, ¿ya está la torre de control?, ¿para cuándo estará la ampliación y la operación al 100%?

La torre de control está muy avanzada y ahora viene la tarea de hacer las pruebas en línea, pero es muy posible que para finales de este año podamos demoler la torre actual. Del lado de la ANI, esperamos para finales del año entrante incrementar más de 30% de capacidad al terminal actual y un mismo número en puntos de abordaje. Todo esto para que podamos llegar a 40 millones de pasajeros al año y 90 operaciones pico.

## ¿Cuántas APP de iniciativa privada han aprobado y cuáles vienen?

Hemos aprobado siete iniciativas a la fecha y estamos esperando que se apruebe una más en el próximo consejo de ministros. Estamos trabajando el tercer carril de la vía Girardot-Bogotá, estos son proyectos muy grandes que toman su tiempo de aprobación, pues tienen que cumplir con todos los estándares de diseño. Se puede tardar entre uno y dos años.

## ¿Por qué hay licitaciones desiertas?

Solo tuvimos desierta la licitación para los aeropuertos de Armenia, Neiva y Poyapán y ya tenemos la solución. Tomamos la decisión de que las obras de Popayán se hagan por obra pública, directamente por la Aerocivil; y la del aeropuerto de Armenia y Neiva, que sí vayan a licitación.

## ¿Se necesitan más vías o más aeropuertos en el país?

Se necesita más de todo: aeropuertos, vías, ferrocarriles, de todo. Colombia invirtió muy poco en infraestructura de transporte en anteriores gobiernos. Se sacrificó la infraestructura por otras necesidades. La última vez fue en la dictadura del General Rojas Pinilla.

## ¿De dónde son las empresas que se ganan las licitaciones?

Principalmente, colombianas. Si se ven las adjudicaciones (17 públicas y tres privadas), casi todas las han ganado grupos con mayoría de empresas colombianas, que es lo que queremos, que sean protagonistas, pero tenemos firmas de otros países que aportan capital y tecnología. Hay firmas de España, Israel, México, Costa Rica, entre otras.

## ¿Cómo van las cuentas para la financiación de las obras?

La única forma en que podemos aumentar la inversión es con dinero del sector privado. Lo que necesitamos es movilizar la inversión privada, movilizar el patrimonio de los concesionarios y la deuda. Esto es más o menos como se financia un apartamento, el inversionista pone 25% y en los bancos se consigue 75%. Aquí el secreto es cómo convencer a suficientes inversionistas a que participen en el proceso. Hemos innovado mucho en encontrar la forma de hacer financiación de proyectos con recursos a un costo moderado. Hemos trabajado con los fondos de pensiones, en titularizaciones, en tener participantes extranjeros y, obviamente, los bancos nacionales para préstamos a largo plazo y la creación de entidades como la Financiera de Desarrollo Nacional, que no solo aporta recursos, sino que apoya todo el proceso.

## ¿Cómo van los cierres financieros?

Hay varios en proceso, pero, por ejemplo, ya recibimos los proyectos de cierre financiero de Mario Huertas cuyo banquero es el banco norteamericano Goldman Sachs, que ha montado estructuras con base en titularización, lo que permite emitir bonos en el exterior usando vigencias futuras.

## ¿Les preocupa casos como el de Odebrecht o Prebuilt, que tiene problemas financieros o de corrupción y ganan licitaciones?

Nos preocupa mucho. Ese es un tema importante y me gustaría hacer dos aclaraciones. La primera, es que debemos ser respetuosos de las investigaciones internacionales, por más que se hagan dichas acusaciones, no podemos actuar sobre estas empresas hasta que no haya una condena. A pesar de la frustración que uno siente de saber que están investigando a alguien y que debe seguir trabajando, es importante respetar las investigaciones. El segundo asunto es que desafortunadamente el mundo de la contratación pública tiene muchos casos de corrupción, lo que uno tiene que hacer es asegurarse de que los proyectos están blindados, eso se hace teniendo procesos muy abiertos y sencillos. Tenemos que hacer un esfuerzo en Colombia de tener una mayor sanción social y legal alrededor de la corrupción.

## El perfil

Luis Fernando Andrade nació en Estados Unidos y fue en este país donde realizó todos sus estudios universitarios. Es ingeniero industrial y de sistemas de la Universidad de la Florida y cuenta con un MBA de la Universidad de Pennsylvania. Su experiencia laboral la tiene en el sector privado, especialmente en la firma de consultoría Mackinsey&Company. En 2011 pasó al sector público como gerente del Instituto Nacional de Concesiones. Desde este cargo hizo todo el rediseño para lo que hoy es la Agencia Nacional de Infraestructura.

## La opinión

### Jorge Iván Bula

*Economista de la Universidad Nacional*

"Las APP hacen una opción que puede dar créditos importantes, dados los recortes que ha tenido que hacer el Gobierno Nacional".