

Entrevista

# Obras por valorización podrían reemplazar los cuestionados peajes



KAREN QUINTERO

kquintero@elespectador.com  
@Karenvaquintero

William Camargo, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, explica por qué el Gobierno quiere apostar por el modo férreo. Además, pone sobre la mesa la alternativa que están estudiando para poder hacer obras sin recurrir a los peajes.

El gobierno de Gustavo Petro ha dejado claro que quiere cambiar el enfoque de la infraestructura en el país. Si bien se van a estructurar y adjudicar varios proyectos carreteros y aeroportuarios en estos cuatro años, la promesa es que el modo férreo será el gran protagonista con iniciativas como La Dorada-Chiriguaná y el Corredor Férreo del Pacífico.

A principios de este mes Petro anunció que aumentaría el espacio fiscal disponible para infraestructura del 0,6 al 0,8 % del PIB para vigencias futuras. Si bien la palabra intermodalismo ha entrado en la conversación en los últimos gobiernos, ahora mismo toma más relevancia. En entrevista con este diario, William Camargo, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), explica cuáles son los objetivos de la entidad, qué viene para los aeropuertos del país y cuál es la alternativa que están planteando sobre los peajes.

¿Cuáles es la apuesta del gobierno Petro en infraestructura?

En las últimas décadas, en el país se han venido desarrollando un portafolio de proyectos que están enmarcados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal, que tenía una estimación de inversiones de \$250 billones con componentes carreteros, aéreos, férreos, fluviales y portuarios. Cada uno de esos módulos tiene esquemas de financiación distintos. El enfoque ha estado, principalmente, en proyectos carreteros, pero se no es malo porque en la práctica el objetivo era conectar efectivamente los centros de producción y consumo con las costas y generar una transversalidad que en el país no existía por la complejidad de las cordilleras.

Ese componente carretero se ha construido con esquemas de asociaciones público-privadas que posteriormente detonaron en iniciativas privadas. Son diferentes generaciones de concesiones que empezaron en los noventa, hoy tenemos un portafolio que incluye 29 proyectos de la cuarta generación de concesiones (4G), cuyo avance supera el 80%.

Los esfuerzos han estado orientados al modo carretero, aeroportuario y portuario. El modo fluvial entró en el portafolio de la agencia con el Canal del Dique.

Petro ha dicho que su apuesta será por el modo férreo...

La reorientación que plantea el presidente no se aleja del plan maes-

tro de transporte intermodal y no desconoce que hay una agenda carretera en curso, pero pone énfasis en el componente férreo.

Allí aparecen proyectos como Dorada-Chiriguaná y el Corredor Férreo del Pacífico, que a pesar de que estuvo concesionado, se caducó y tenemos que ponerlo en funcionamiento; Conexión de Bogotá hacia Dorada-Chiriguaná y otros proyectos que tienen que ver, por ejemplo, con mantener el esquema concesionado Bogotá-Belencito y migrar a una trocha estándar, que permite trenes de mayor velocidad y mayor capacidad de carga.

Además, el presidente ha pedido que exploremos una iniciativa para que el transporte internacional de contenedores pueda tener en Colombia una posibilidad de moverse por un corredor férreo, debido a los problemas que se están presentando por tiempos de espera en el Canal de Panamá. Adicionalmente, nos ha pedido que apoyemos infraestructura social que tiene que ver con univer-

sidades, hospitales e infraestructura productiva.

¿Qué implica el reciente anuncio de aumento del espacio fiscal?

Cuando recibimos este gobierno había una limitación presupuestal. El portafolio que veníamos desarrollando de 4G, más los proyectos de transporte masivo, consumió el recurso disponible que tenía el Estado para respaldar los proyectos concesionados. El espacio fiscal era reducido, por eso desde la ANI, con el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de

Transporte, buscamos que ese espacio fiscal se pudiera ampliar. El anuncio reciente implica que se habilitó una mayor capacidad de disposición de vigencias futuras, lo que permite que esos recursos que necesitamos para los próximos cinco o siete años puedan llegar vía estructuradores, concesionarios privados, bancos de inversión, financiadores o incluso endeudamiento, para así apoyar el portafolio de proyectos.

¿Qué pasará con el Aeropuerto Internacional El Dorado?

Tenemos dos iniciativas privadas en curso. La primera tiene que ver con el lado aire, es la iniciativa de Campo de Vuelo por alrededor de US\$138 millones, que incluye adecuaciones de pista, hidráulicas, entre otros elementos. Esperamos adjudicarla el próximo año. La segunda es EDMax, la ampliación para pasar de 35 a 56 millones de pasajeros. Tenemos previsto que en diciembre de 2025 o enero de 2026 se abrirá el proceso para que terceros

interesados se postulen.

¿Cómo garantizará el Gobierno que los proyectos sigan andando, teniendo en cuenta que se congelaron las tarifas?

Ese decreto, que en última surge por una situación macroeconómica, ya tiene mecanismos de compensación en los contratos y los recursos para cubrir ese déficit en el fondo de contingencias ya están previstos en la ley de presupuesto. El tema lo hemos conciliado con Hacienda porque, además, el decreto se firmó junto con ese Ministerio, ya que es un tema que tiene que ver con implicaciones macroeconómicas.

En algún momento se habló de buscar otras opciones para financiar las obras, ¿ha dado frutos?

Se ha instalado en la gestión que tenemos de nuestra infraestructura la idea de que los peajes no se van a honrar, entonces las comunidades no quieren los peajes, pero necesitamos obras. El mecanismo dispuesto en la Ley 105 para financiarlas son los peajes, pero en esa ley también aparece la valorización, que no la hemos usado en el orden nacional.

La ANI está preparando el mecanismo de obras por valorización, es una directiva de Presidencia, en el pasado lo hicimos en Bogotá cuando el presidente era alcalde y también se ha usado en Medellín y Cali. Es legítimo y permite que quienes se benefician directamente de las obras acompañen la financiación, teniendo en cuenta el plusvalor que han tenido por los proyectos que ya se están construyendo o se van a construir. Es importante que quede claro que recaerá en los propietarios de tierra con capacidad de pago.

¿Se cobrará entonces vía valorización?

Sí. La valorización nacional ya está contemplada en la ley, tiene un mecanismo que puede compensar los peajes y mejorar la disposición de recursos para que el portafolio de proyectos que necesita el país para completar su infraestructura intermodal realmente se materialice. No lo hemos hecho en el pasado. Había una sustracción del ordenamiento jurídico de la valorización por un tema de sistema y método, pero ya están habilitados los decretos reglamentarios. La ANI sigue trabajando en ese proceso para que la infraestructura siga generando ese círculo virtuoso de generación de empleo, provisión de conectividad y apertura de oportunidades económicas. ■

» El modo férreo será el protagonista con iniciativas como La Dorada-Chiriguaná y el Corredor Férreo del Pacífico, según el Gobierno.



William Camargo, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. /ANI