

Cruce de la cordillera es icónico

# “En estos 4 años logramos entregar 13 proyectos de Cuarta Generación”

JAVIER MOLINA CASTILLO

**L**a funcionaria que se despide de su cargo como una de las dos ministras que se mantuvo durante todo el mandato, destacó el trabajo realizado en este periodo, donde se avanzó en la culminación de los proyectos de cuarta generación y obras como el Túnel de la Línea. Orozco destacó tres retos importantes que se tienen a futuro, como la financiación del mantenimiento de la red vial nacional que depende del Inviás, así como una fuente de financiación para la red terciaria del país, que no cuenta con los suficientes recursos.

**¿Cuál es el balance que le deja usted a los colombianos, después de cuatro años al frente del Ministerio de Transportes?**

Es un balance muy positivo, porque bajo el mandato de concluir y concluir del presidente Iván Duque, nosotros nos sentimos que a construir sobre lo que encontramos, con buenas iniciativas como la Ley de APP, la creación de la ANI y la adjudicación de los 31 proyectos de cuarta generación, aunque cuando llegamos en realidad encontramos solo 29 proyectos, de los cuales 12 se habían liquidado de manera anticipada. Entonces nos sentimos con todos los actores, sacamos un diagnóstico de los problemas comunes, propusimos soluciones, empezamos a trabajar articuladamente como Gobierno y logramos los resultados que vemos hoy.

En estos cuatro años logramos entregar 13 proyectos y dejamos obras adelantadas por encima del 95 % en otros cinco proyectos, que sufrieron retrasos derivados de los paros de mayo, de los bloques que impactaron las materias primas y los insumos, los problemas con el acero y el largo fenómeno de La Niña, que todavía no se ha ido, pero realmente son menores y todos deben quedar totalmente culminados a diciembre de 2022. Adicional, quedan otros 10 proyectos, que fueron los últimos que se reactivaron, pero su ejecución va en tiempos, según lo que se reactivó, y esperamos que los siguientes 24 a 30 meses se culminen.

También logramos cerrar financieros por 23 billones de pesos, algo que es demasiado importante, porque el sector de infraestructura en Colombia no lo había tenido, algo fundamental y, de alguna manera, de aquí a diciembre vamos a haber entregado en segundas calzadas, dobles calzadas y terceros carriles más o menos 750 kilómetros, que es lo mismo que se había hecho en 30 años de concesiones viales. Todo esto se deriva de la nueva estructura que tiene la cuarta generación, por eso digo que encon-

Ángela María Orozco acompañó al presidente Iván Duque a lo largo de los cuatro años de Gobierno en el Ministerio de Transporte, una cartera que tuvo entre sus principales retos el avance de la infraestructura vial y desde donde trabajó en la culminación de grandes proyectos para el país.



Ángela María Orozco dio su balance al frente del Ministerio de Transportes.

tramos una cosa muy valiosa, pero que tenía limitantes para su ejecución y estaban paralizadas.

**¿Qué otros proyectos se adelantaron durante estos cuatro años de Gobierno?**

Logramos sacar adelante y estructurar las concesiones del Bicentenario, la primera obra se compone de 13 proyectos (eran 14 pero a la APP del río Magdalena se declaró desierto), los cuales tienen una inversión de aproximadamente 21 billones de pesos y ya dejamos 5 proyectos carreteros adjudicados. Adicionalmente, dejamos estructuradas, en proceso de aprobación, tres iniciativas privadas aeroportuarias, una adicional que está en estudio de factibilidad y está terminándose la estructuración del proyecto Santuario-Caño Alegre y el corredor La Dorada-Chiriguán, que son la gran apuesta multimodal. Esperamos que el siguiente Gobierno entienda el impacto que ha dimensionado la inversión en infraestructura, porque esto nos ha permitido disminuir el retraso tan importante que de alguna manera existe en el país.

Igualmente logramos sacar el paquete de contratación de red terciaria más grande que ha hecho Gobierno alguno, en convenio con Alcaldías, Juntas de Acción Comunal, cooperativas de microempresarios, y movilizamos recursos por 5,6 billones de pesos, entre el Presupuesto Nacional y distintas fuentes, que nos permitieron dejar 12.400 kilómetros de vías terciarias mejoradas, frente a 1.650

kilómetros mejoradas en los ocho años anteriores a este gobierno, y 15.000 kilómetros de vías terciarias mantenidas.

**De estos proyectos de infraestructura que se entregaron durante el Gobierno del presidente Duque, ¿cuáles le generan mayor satisfacción?**

Obviamente el Cruce de la Cordillera Central es una cosa icónica, no se imagina la cantidad de gente que me mandaba mensajes de sus abuelos que pensaron que iban a faltar sin haber atravesado el túnel de La Línea; al igual que los diez proyectos de cuarta generación entregados son demasiado importantes, pero lo que más satisfacción deja son las pequeñas obras, es decir, las vías terciarias, porque son las que tienen más impacto. Puede que sea una inversión muy pequeña, pero el cambio que significa para la comunidad es tan impresionante y la gente es tan agradecida.

Otra gran satisfacción fue lograr articular un sector, inclusive a los concesionarios, que no estaban acostumbrados a trabajar con la sociedad civil y con las comunidades, para sacar adelante los proyectos, creo que eso es una de las grandes satisfacciones, porque entendieron que para sacar adelante los proyectos uno necesita tener en cuenta las comunidades y tener una interacción permanente con ellos, porque eso es una gran diferencia.

**¿Cómo quedarán entonces los proyectos de quinta generación, que**

**también fue una apuesta del Gobierno Nacional durante los cuatro años?**

Mientras hablamos todo esto, que era como el gran reto, también nos sentimos a estructurar los proyectos de quinta generación y obviamente a aprender de lo vivido, porque parte de lo que encontramos fue que muchos de los problemas de ejecución y de los retrasos de las 4G fue la falta de socialización, de tener en cuenta esquemas de peajes diferenciales para la comunidad que vive alrededor de la vía, de alguna manera no involucrar a las comunidades a trabajar con ellos, y por eso en el Conpes que expedimos establecemos la sostenibilidad como el pilar transversal.

En esa medida, de los 13 proyectos quedaron adjudicados seis: la malla vial del Valle del Cauca, la iniciativa privada ALO sur, Acceso Norte 2 y en mayo y en junio las troncales del Magdalena Medio uno y dos, es decir, Puerto Salgar-Barranca y Barranca-Cesar, y Buenaventura-Buga. Ya está en fase final de aprobaciones tres iniciativas privadas aeroportuarias, que quedaron ya estructuradas: la ampliación del Rafael Núñez, la ampliación, operación y mantenimiento del aeropuerto de San Andrés y los aeropuertos del suroccidente colombiano, es decir, Buenaventura, Cali y Neiva. Quedó en evaluación de factibilidad el nuevo aeropuerto de Bayunca, en Cartagena. Todo queda entregado con estudios y diseños, terminándose las aprobaciones para que el nuevo Gobier-

no pueda continuar, así como nosotros continuamos con lo que encontramos, porque nosotros creemos que es muy necesario, porque Colombia tiene un déficit de infraestructura muy grande.

**Dentro de estos proyectos se cayó la APP del río Magdalena. ¿Qué pasó, teniendo en cuenta que esta es una obra importante para el país?**

Es muy difícil decir qué pasó, nosotros hasta una semana antes teníamos dos proponentes que habían participado todo el tiempo, que nunca nos dijeron que había problemas, pero al final no se presentaron. Ahora, tengo que decir que se dio en un momento preelectoral, donde había una gran incertidumbre, pero además la guerra de Ucrania incrementó sustancialmente los precios del petróleo, algo que no estaba previsto cuando se estructuró el proyecto, que tiene un gran componente de dragado, entonces hay como esa visión de una posible recesión mundial. Son muchos factores que hicieron que fuera así, pero sí llama la atención que es la segunda vez que fracasa una Alianza Público Privada y ahí uno empieza a pensarse si eso tiene lógica, por la complejidad que tiene de hacerse por APP o si más bien debería ser por obra pública.

**¿Es necesario seguir insistiendo en este proyecto?**

Es necesario. Estamos tratando por todos los medios de dejar un Conpes de importancia estratégica que permita estructurar la audiencia futura para hacerlo por obra pública y para comprar la dragas, obviamente utilizando siempre el mecanismo de Findeter, que es el que puede traer a valor presente la vigencia futura, porque estaban ahí destinadas para la APP. Ahora, si queremos hacerlo por APP toca actualizar los estudios, eso toma por lo menos un año, y mientras tanto el río quedaría solamente en manos de Dios, porque cada día se sedimenta más, el año pasado dragamos cerca de tres millones de metros cúbicos, este año llevamos 4 millones y hoy nuevamente el calado es insuficiente, entonces ante eso uno no tiene muchas alternativas de no seguir insistiendo en lo que ha fracasado y más bien pensar que algo tan complejo debería hacerse por obra pública, creemos que eso puede ser una alternativa.

**Otro proyecto que levantó críticas fue la adjudicación del Canal del Dique. ¿Qué pasó?**

Le puedo decir que este es un proyecto que lleva ocho años, es un proyecto que dejó en estructuración técnica el gobierno del presidente Juan Manuel Santos, un proyecto bien estructurado. Noso-

tros tomamos eso, hicimos unos ajustes, finalizamos las estructuraciones y ese proyecto desarrolló 16 consultas previas. Claramente cumplimos con todos los procedimientos, aquí no estamos improvisando nada. Lo que sí puedo decir es que hemos cumplido punto a punto todos los requerimientos legales y estamos tranquilos, porque este es un proyecto fundamentalmente medioambiental, el tema es la recuperación de los ecosistemas, la recuperación de la comunicación entre las dos ciénagas, es evitar la sedimentación de la bahía de Cartagena, evitar la contaminación del agua potable de los acueductos de Cartagena y los municipios ribereños, pero, sobre todo, evitar que ocurra una tragedia como la que ocurrió en el 2010 y 2011. Me siento muy tranquila sobre la solidez del proyecto.

**Usted menciona que sigue existiendo ese déficit de infraestructura en Colombia. ¿Qué retos quedan en este campo?**

Yo hice un artículo muy interesante explicando lo que yo siento que me faltó, no por falta de voluntad o por falta de trabajo, sino por falta de tiempo, y no sé si al nuevo Gobierno le parezca, pero para mí hay temas super importantes. Primero, no tenemos solucionada la financiación del mantenimiento de la red vial nacional que depende del Inviás, eso no tiene una fuente propia de recursos, eso depende de la del presupuesto anual nacional, porque digamos que los peajes que cobran no cubren ni el 30 % de sus ingresos y no da para el mantenimiento.

Hay otro reto y es la estructura de la Aeronáutica Civil, que también dejamos ese estudio hecho por expertos internacionales, de si debe estar en la misma entidad la autoridad, el proveedor de servicios y el constructor de los aeropuertos que se hacen por obra pública. Otro reto es como lograr una fuente de financiación para la red terciaria, porque sabemos que se requieren, por lo menos, inversiones de dos billones de pesos al año, uno diría que a 10 o 15 años se pone a punto.

Adicional, quedarían las APP que serían como la segunda ola de la quinta generación para culminar la gran conectante de segundas calzadas troncal, donde faltan dos proyectos muy importantes, de los que ya dejamos estudios estructurados en Pasto-Popayán y Villeta-Guaduas, con eso dos uno culminaría todos los conectantes del país, de alguna manera, de norte a sur. Además, el primer APP para el proyecto férreo, porque al hacerse viable uno, ya empieza a volverse una costumbre usar el multimodalismo para lograr una mejor eficiencia en las tarifas logísticas.