

ESPECIAL



Esta imagen muestra parte de la infraestructura vial hacia los Llanos Orientales, que ha facilitado la evolución económica de esa región. Como ha sucedido en otras, el avance fue posible, en gran parte, por la alianza Estado-sector privado. FOTO: MAURICIO MORENO / EL TIEMPO

Infraestructura de transporte: una apuesta clave para el desarrollo del país y de las regiones

Los departamentos esperan un nuevo impulso a la infraestructura de transporte, que tuvo un fuerte desarrollo durante dos décadas, gracias a la inyección de capital privado a través de las concesiones.

En un foro de la Federación Nacional de Departamentos y Casa Editorial EL TIEMPO se abordaron desafíos como el atraso vial, aeroportuario y la lenta reactivación del transporte fluvial y ferroviario, así como las alternativas para dinamizar el sector.



1



2

1. El Regiotram de Occidente, que conectará a varios municipios de la sabana de Bogotá con la capital, será el primer tren de cercanías moderno en el país. La ejecución del proyecto ha mantenido un buen ritmo, pese a los inconvenientes técnicos y de licenciamiento que suelen tener las obras de infraestructura en Colombia. Esta es un imagen virtual. GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA
2. El desarrollo de vías terciarias es una de las principales necesidades de muchas regiones. FOTO: ARCHIVO/EL TIEMPO

‘Es la hora de pasar de los proyectos a las decisiones’

Expertos le piden al gobierno apoyarse en el sector privado para superar la encrucijada de la falta de recursos para infraestructura y hacer los cambios que haya que hacer en concesiones, pero avanzar.

Expertos de distintos sectores de transporte del país le hicieron un llamado al gobierno nacional para pasar de los proyectos a las decisiones y, así, poder avanzar en el desarrollo de infraestructura y conectividad en movilidad para que el país pueda mejorar la productividad e impactar la vida de las personas.

Ese es uno de los puntos destacados de los paneles ‘Movilidad en Colombia: ¿cuál es la situación del sector transporte desde, para y dentro del país’ y ‘El futuro de las concesiones en Colombia’, desarrollados durante el foro ‘Infraestructura que mueve la competitividad de las regiones’, de la Federación Nacional de Departamentos (FND) y Casa Editorial EL TIEMPO.

Los participantes hablaron sobre la situación actual de las concesiones de última generación, en especial las 4G, que han movilizado importantes recursos, generando empleo y desarrollo, en las zonas de influencia y en los sectores comprometidos en su ejecución. También alertaron sobre los impactos que el país está empezando a sufrir por la inacción en la toma de decisiones.

Didier Tavera, director ejecutivo de la FND, advirtió en la apertura del foro que “si el Estado no cuenta con el recurso, tenemos que permitir mecanismos como las alianzas público-privadas (APP) o las Iniciativas Privadas (IP) para reactivar el dinamismo”. Explicó que al revisar las concesiones 4G se llegó a tener una inversión anual del 1 por ciento del PIB en infraestructura, mientras que con las 5G y anuncios de nuevos proyectos no se llega ni al 0,5 por ciento.

El tema no es solo de vías. Los panelistas señalaron que las concesiones y alianzas público-privadas son claves para avanzar en los proyectos de aeropuertos, corredores férreos, en los puertos y en asuntos claves como la navegabilidad del río Magdalena que, a lo largo de 1.578 kilómetros, recorre Colombia de sur a norte, desde su nacimiento en las montañas hasta su desembocadura en el mar.

Y aunque desde la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Álex Whiler, gerente carretero de la vicepresidencia de Estructuración, aseguró que se trabaja en la formulación de los proyectos -por ejemplo, está por definirse el de Estanquillo-Popayán, y después de él se avanzará en el de Villeta-Guaduas-, los empresarios alertaron que los procesos no avanzan, como el del aeropuerto de San Andrés y Providencia, que se declaró desierto, o el Canal del Dique, que sigue sin entrar al momento de las definiciones.

Conectividad y seguridad

Hay otros tres asuntos que, según los panelistas, dificultan avanzar con los proyectos, además del tema de presupuestos y recursos: las consultas con las comunidades, las licencias ambientales y las normas para estructurar las concesiones.

Las reflexiones de los panelistas pusieron en evidencia que el tema del futuro de las concesiones es apenas una parte, pues urge pensar más allá de la infraestructura y contemplar también la movilidad en términos de conectividad y seguridad vial.

Andrés Chaves, presidente de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible, advirtió que “la inversión en infraestructura no es un lujo sino una necesidad, pero precisó que, “sino no está unida a una política adecuada e integral de movilidad, es incompleta”.

Explicó que hay asuntos como las medidas de movilidad de las alcaldías, las acciones de homologación de vehículos, el tipo de vehículos que llegan a las vías y la articulación entre la nación y las ciudades que son claves para que las inversiones en infraestructura tengan impacto. En su opinión, “saber qué vehículos atenderán las regiones es tan importante como construir vías”.

Y aunque para sectores como la Federación Colombiana de

Proyectos de aeropuertos que están en proceso en la ANI

- **IP El Dorado Máximo Desarrollo (Edmax).** Con contrato de evaluación de estudios y diseños. Se hizo audiencia pública en abril, mesas de trabajo y atención de solicitudes de Aerocivil.
- **IP Ciudadela Aeroportuaria Cartagena- Bayunca.** En evaluación etapa de factibili-

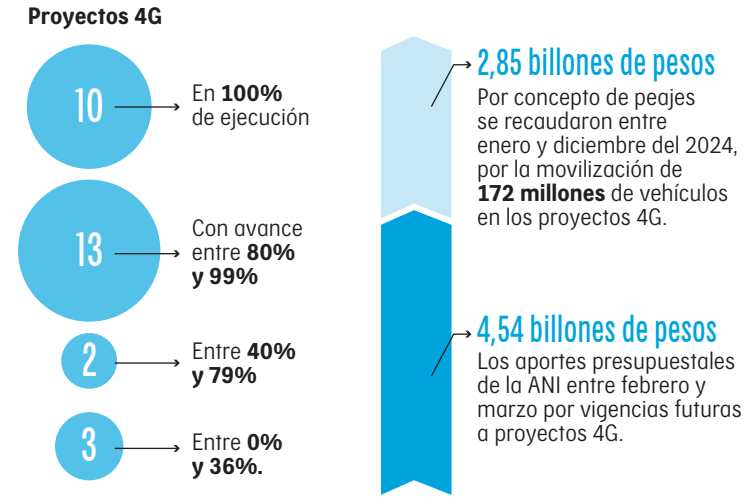
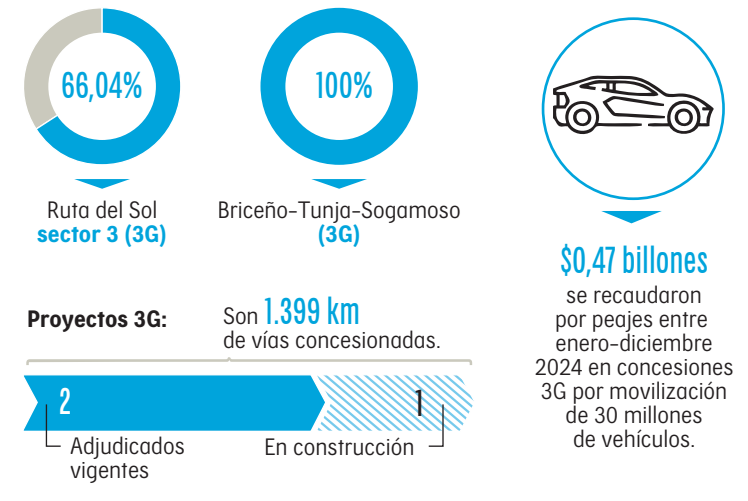
dad por parte de ANI y el consultor contratado. Se espera terminar en diciembre del 2025 gestiones para trámite ante autoridades nacionales. Si se declara viable, se iniciará la selección.

- **IP Aeropuertos de Suroccidente.** Contempla el aeropuerto internacional Alfon-

so Bonilla Aragón (Palmira) con Iniciativa Privada (IP) sin aporte de recursos propios. Están en trámite las aprobaciones gubernamentales. Una vez obtenidas se presentará ante consejo directivo de Aerocivil y organización sindicales. En agosto 2025 irá a Conpes.

CONCESIONES VIALES EN CIFRAS

Porcentaje de ejecución física proyectos viales 3G



El reto de concesiones portuarias

El desafío de renovar las concesiones portuarias fue un punto clave de discusión en el foro. El tema lo expuso Juan Manuel Daza, vicepresidente de Transferport, quien recordó que las actuales concesiones terminan entre 2032 y 2033. Asimismo, resaltó que en 2009, un fallo de la Corte Constitucional estableció una única prórroga de esas concesiones, la cual ya se hizo. “Yo creo que es bueno que empecemos a tener ese debate desde ahora, para saber qué queremos de nuestro sector portuario, cómo lo queremos enfocar y, sobre todo, cómo lo vamos a potenciar para lo que se necesita, no para dentro 10, 20 años, sino para 100 años”. El empresario aseguró que este no es un tema que se deba postergar para el gobierno del 2032. Dijo que hay que abrir el debate sobre cuál va a ser el futuro de las concesiones portuarias después del 2032, porque esa es una decisión generacional y lo que se decida va a afectar a Colombia en los siguientes 40 años.

CARLOS ROSADO
Relaciones Públicas de Sacyr



“La invitación es a que sigamos desarrollando infraestructura. Es válido que el foco no sea solo en carreteras, sino en modos férreo, portuario y fluvial, pero que se hagan las cosas”.

Transportadores de Carga y su Logística es clave la construcción de infraestructura, dado que el 97 por ciento de la carga en Colombia se mueve por carretera, al gremio también lo afectan otros asuntos, como los constantes paros de la comunidad.

Nidia Hernández Jiménez, presidenta de Colfecar, explicó en 2023 fueron 740, en 2024 más de 800 y en 2025 ya iban en 353 a corte de mayo. “Eso nos impide cumplir un mínimo de viajes al mes, recuperar costos y pagar a los bancos”. A eso, el gremio le suma el impacto del precio del combustible.

‘Podríamos prosperar más’

“Lo más importante es que logremos evolucionar en las concesiones 5G, que avancemos hacia los de sexta generación, y que los proyectos se vuelvan realmente ejecutables en plazo y precio. Necesitamos una muy buena estructuración de los contratos y sacar esto adelante a la mayor velocidad posible”, expresó Carlos García, vicepresidente técnico de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI).

“Las concesiones nos han permitido en los últimos 15 años contar con 70 billones de inversión y 70 billones más a través de operación. Está claro que son gigantes los retos en infraestructura y conectividad, que al final ayudan es a la sociedad. Con la estrechez fiscal que tenemos es más que necesario que las concesiones sigan”, dijo Juan Manuel Daza, vicepresidente de la empresa logística Transferport.

“Estamos en un momento en el que cada uno de los sectores debe plantear sus retos y dificultades y el gobierno debe ponerles atención y articular para que logremos que Colombia sea eficiente y competitiva a nivel mundial”, expresó Fredy Melo, líder de los empresarios navieros agremiados en Fedenavi.

Para Juan Manuel Daza, Vicepresidente de Transferport, pese a los múltiples problemas, Colombia es un país atractivo para la inversión. “Tenemos una economía pujante, podría-

mos prosperar mucho más si tuviéramos una coordinación más sólida y una mayor decisión”.

Nicolás Rincón, director de Infraestructura y Energía Sostenible del Departamento Nacional de Planeación, aseguró que se vienen buenas noticias para el país, no solo de concesiones, sino de la apuesta de la infraestructura como palanca del desarrollo. Por ejemplo, el proyecto más próximo es el de Estanquillo-Popayán, uno de “gran envergadura, novedoso, muy grande, que nos va a ayudar a conectar al sur del país y conectar con los mercados del sur”.

También destacó proyectos de cofinanciación como el tren de Zipaquirá y el tren de cercanías del Valle del Cauca, que van a ser por concesión y esperan abrir licitaciones y adjudicar antes del cierre de gobierno. “No podemos perder de vista que, aunque el modelo concesionario es muy importante, en complementariedad con el modelo de obra pública podemos llevar infraestructura y desarrollo a todo el país”, recalcó Rincón.

Sobre la realidad actual, Carlos García, de la CCI, cuestionó dónde están los recursos de la vía Fontibón-Faca-Los Alpes, que se reversó el año pasado, o la variante de Cartagenita, o la vía entre Córdoba y Sucre, entre muchas obras que no avanzan.

De acuerdo con cifras conocidas durante el foro, al 30 de abril de este año solo se había ejecutado entre el 7 y 12 por ciento del presupuesto para infraestructura vial y más de 100 proyectos estaban estancados, incluyendo vías como Los Curos-Málaga, la variante Calarcá-Circacia y el canal de acceso a Buenaventura.

El Instituto Nacional de Vías ejecutó menos del 6 por ciento de su presupuesto y la Aerocivil apenas un 8,2 por ciento al cierre de abril y se preveía intervención de 33.000 kilómetros de vías terciarias, pero solo 7.500 habían sido intervenidas. A esto se suma la falta de recursos públicos para nuevos proyectos, o para los que venían proceso y no han avanzado.

Proyectos 5 G



5APP y 1 IP

Nueva Malla Vial del Valle del Cauca- Corredor Accesos Cali y Palmira	32,57%
Troncal del Magdalena 2	7,06%
Buga-B/ventura	5,27%
Troncal del Magdalena 1	1,11%
Accesos Norte Fase 2	N/A
IP Alo sur	N/A

Fuente: DAE-CCI a partir de ANI, 2025



Líderes del sector de infraestructura plantearon la necesidad de tener reglas de juego claras para la inversión privada. FOTO: FND.

El transporte multimodal debe estar conectado

Expertos de distintos sectores resaltaron la importancia de usar la multimodalidad como la palanca que permita tener una movilidad eficiente, segura y menos costosa, y mejorar la productividad.

Apostarle al transporte multimodal, como está intentando hacer Colombia, es un desafío que los sectores carretero, férreo, fluvial y marítimo apoyan, pero advierten que solo su conectividad garantizará verdaderos impactos en tiempos de desplazamiento y reducción de costos logísticos e impacto ambiental.

Y como el país enfrenta una encrucijada por falta de recursos públicos, desde distintos frentes proponen que el gobierno, con el apoyo del sector privado, lidere los cambios pertinentes para que se pueda avanzar en procesos de concesión, alianzas público-privadas y cualquiera otro instrumento que permita sacar adelante los proyectos de manera rápida y eficiente.

El tema de la multimodalidad fue tocado en el foro tanto por empresarios como expertos, que advirtieron que es clave que las carreteras conecten con los ferrocarriles, que los trenes puedan llegar a los puertos y que los ríos puedan conectar con todas las modalidades de movilidad, porque solo la continuidad en la comunicación genera una intermodalidad efectiva.

Además de eso, cada sector requiere obras urgentes que, de no ejecutarse, mantienen una ruptura de la cadena que genera más costos y efectos ambientales. “La idea del multimodalismo es que haya medios de transporte grandes dentro del país. Se necesita que esa eficiencia de medios de transporte más grande llegue hasta lo más cerca posible del consumidor final”, comentó Juan Manuel Daza, vicepresidente de la empresa Transporte Ferroportuario de Colombia (Transferport).

JUAN MANUEL DAZA
Vicepresidente de Transferport



La idea del multimodalismo es que haya medios de transporte grandes. Por eso las líneas férreas, las barcasas en el transporte fluvial, hacen todo el sentido”.

30

PORCENTAJE

Ese sería el ahorro en costos si se logra la multimodalidad y se articula el transporte fluvial con el terrestre a través del río Magdalena.

El reto fluvial

En frentes como el transporte fluvial, solo Cormagdalena tiene 17 concesiones en operación en el país que implican inversiones en el transporte fluvial, pero también impacto social. “Todo el tema de carga, de transporte, que actualmente se está dando en el país se da a través de estas concesiones, a través de unos planes de inversiones, que son muy

importantes”, explicó Fredy Melo, presidente de la Federación Nacional de Navieros de Colombia, quien recordó que hay problemas de fondo que deben superarse.

“Por ejemplo, en Colombia llevamos más de 20 años buscando obras de encauzamiento sin las cuales realmente no generamos estabilidad en los cauces y difícilmente vamos a ser competitivos”, advirtió Melo.

Solo en el caso del río Magdalena se ha estimado una necesidad de inversión de 1,3 billones de pesos para obras de encauzamiento que protejan a las comunidades ribereñas y garanticen la navegabilidad del río. “Si no tenemos esas inversiones y no le apostamos al río, difícilmente vamos a poder conectarnos”, agregó Melo.

“Al río Magdalena hay que darle importancia como un actor principal para el transporte multimodal que debe implementarse en Colombia”, dijo Pedrito Pereira, subdirector de Gestión Comercial de Cormagdalena.

En su concepto, “articular el transporte fluvial con el terrestre a través del río Magdalena es una gran oportunidad que podría ahorrar al menos 30 por ciento de costos con el transporte multimodal. Es más limpio, más rápido y menos traumático”.

Para Pereira, “cuando se realizan las obras se ven los resultados”, y cito ejemplo el dragado entre Barrancabermeja y Barranquilla: “Tenemos un calado de 10.4 metros que no se veía hace mucho tiempo y no ha habido más problemas de buques encallados. Las embarcaciones más grandes han podido llegar al

puerto de Barranquilla. Tenemos recursos garantizados hasta el 31 de diciembre del 2025”.

Licencias y consultas

Carlos Rosado, director de Relaciones Públicas de Sacyr, compañía multinacional de infraestructuras y servicios, advirtió que un cuello de botella que se debe superar es el de las licencias ambientales y las consultas, porque difícilmente se cierran y generan costos para los proyectos. Además, hacen que algo que debe ejecutarse en 4 o 5 años, se demore hasta diez y cueste más, o no se haga.

“Si a eso no se le pone un freno, los proyectos no se van a poder ejecutar. En Buga-Buenaventura solo estamos ejecutando el 50 por ciento del proyecto porque hay problemas de consultas previas con las comunidades. En el canal del Dique cambiaron el instrumento ambiental y tenemos que sacar una licencia nueva”, expuso Rosado.

Daza recordó que, en el mundo, más del 90 por ciento del transporte internacional de mercancías se hace por vía marítima, y en Colombia supera el 95 por ciento en comercio exterior.

Nicolás Rincón Munar, director de Infraestructura y Energía Sostenible del Departamento Nacional de Planeación, aseguró que el gobierno le apuesta a un modelo de concesiones que incorpore el multimodalismo en el marco de la adaptación del cambio climático y la transición energética, pero advirtió que hay retos complejos que sortear y en los cuales están trabajando de la mano del sector de transporte, para hallar soluciones.

El Regiotram sí va andando

DESPUÉS DE 10 AÑOS DE TRABAJAR PARA LLEGAR A CONTRATAR EL PROYECTO, SE ESPERA QUE ESTÉ EN OPERACIÓN EN EL 2027.

El Regiotram de Occidente, el sistema de transporte eléctrico que conectará a Bogotá con los municipios cundinamarqueses de Facatativá, Mosquera y Madrid, está en construcción desde principios del año 2025. Llegar a este punto implicó una tarea compleja.

“El proyecto de Regiotram de Occidente es producto de una maduración de casi una década en donde muchos actores fueron importantes y decisivos”, recordó en el foro el gobernador de Cundinamarca, Jorge Emilio Rey.

En el caso del Regiotram de

Occidente, en el gobierno del presidente Juan Manuel Santos se consiguió la firma del convenio de cofinanciación para contar con los recursos que permitieran arrancar el proceso licitatorio y la contratación. “Sin él, era imposible la largada del proyecto”, recordó Rey.

Después, en la presidencia de Iván Duque, se logró la aprobación y expedición de los documentos Conpes de riesgo financiero, que habilitaron la posibilidad de acceder a la banca para los recursos que demandaba la obra.



Esta es la visualización de una de las paradas del primer Regiotram que tendrá la sabana de Bogotá. GOB. CUNDINAMARCA

El costo del proyecto férreo, el más importante del país en la actualidad, está estimado en 2,9 billones de pesos. Será el primer tren de cercanías con especificaciones de alta tecnología en el país.

Finalmente, durante la primera etapa del gobierno de Gustavo Petro se logró que aceptaran al Regiotram del trá-

mite de la licencia ambiental en consideración de que está basado en energías limpias y se ubica sobre un corredor que existe hace más de 140 años.

Según los estimativos actuales, el tramo entre Facatativá y Fontibón debe entrar en operación en el segundo semestre de 2027 y, el que llega al centro de Bogotá, en 2029.



FND Federación Nacional de Departamentos

+contenido

un proyecto de Contenidos Editoriales Especiales de EL TIEMPO, en alianza con la Federación Nacional de Departamentos.

Retos para ganar la confianza de los inversionistas en infraestructura

El respeto a las reglas de contratación y la búsqueda de nuevas fuentes de pago, entre los temas surgidos en el tercer panel del foro.

Es un hecho: el desarrollo de los países está estrechamente ligado a la infraestructura pues, unidos, representan crecimiento económico, competitividad y bienestar social.

Y en ese contexto, la confianza inversionista resulta determinante para que los proyectos viales, ferroviarios y demás se puedan financiar y ejecutar, sobre todo en países como Colombia, donde el Estado no tiene suficiente músculo para impulsar obras de este tipo en el volumen necesario y con el ritmo adecuado.

El tercer panel del foro giró en torno a cómo recuperar la confianza de los capitales nacionales y foráneos para avanzar más rápido en este frente.

Para iniciar, María Lorena Gutiérrez, presidenta del Grupo Aval, grupo económico con amplia experiencia en el financiamiento y desarrollo de obras de infraestructura, estableció un matiz entre el plano nacional y el regional.

En el nacional, dijo, “se percibe por parte del Gobierno Nacional y la Agencia Nacional de Infraestructura (AN) una fuerte desconfianza en las alianzas público-privadas (APP)”, lo que se ha traducido en que hoy prácticamente no existan proyectos nuevos a nivel país.

“En contraste, veo un gran tema de confianza en lo regional y local. Por fortuna, gracias a los mandatarios departamentales y locales, y a lo que hace Didier Tavera al frente de la Federación Nacional de Departamentos (FND), se ven los avances”, recalcó Gutiérrez.

“Por ejemplo, el Regiotram es una idea que si no fuera por el gobernador de Cundinamarca, Jorge Emilio Rey Ángel, no saldría. A eso se suma el metro de Bogotá, otra muestra del empuje de los gobernantes locales para sacar proyectos; yo veo en Antioquia, donde están poniendo plata para culminar el túnel del Toyo y otras obras”, agregó.

Gutiérrez destacó también lo que el sector privado hace con la regiones, poniendo de ejemplo lo que su gru-

MARÍA LORENA GUTIÉRREZ
Presidenta del Grupo Aval



El modelo de las APP le ha funcionado al país con las 3G y las 4G. Cifras de la CCI revelan que se han construido más de 7.000 km de vías, que de otra forma no se hubieran podido hacer”.

48

MESES EN PROMEDIO

Hoy, en Colombia, para llevar un proyecto de la etapa de prefactibilidad a la de factibilidad, el tiempo promedio son 48 meses”.

po económico está desarrollando en La Guajira, un departamento muy necesitado de infraestructura. Allí, a través de la iniciativa ‘Misión La Guajira’ está trabajando con el gobernador Jairo Alfonso Aguilar, con el objetivo de sacar adelante proyectos bajo esquemas como el de obras por impuestos.

“Si no generamos confianza, no vamos a tener proyectos de APP, que es un modelo que al país le ha funcionado con las vías 3G y 4G, independientemente de los problemas alrededor de las licencias”, recalcó Gutiérrez.

Las cifras de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI) revelan que con este esquema se han construido más de 7.000 km de vías en Colombia. “De otra forma no lo hubiéramos podido hacer”, afirmó la presidenta del Grupo Aval e invitó a los sectores público y privado a trabajar más de la mano.

Tiempos y trámites

A su turno, Jorge Emilio Rey Ángel, gobernador de

Cundinamarca, dijo que el país todavía necesita perfeccionar el marco jurídico de APP en torno a los tiempos, los trámites y especialmente en lo que se refiere al licenciamiento ambiental.

“Ahí hay una incertidumbre jurídica estructural que se debe empezar a revisar y analizar. Creo que a la ley de las APP le cabe una revisión en pequeños aspectos, sobre todo en lo de tiempos y trámites, para que puedan ser más efectivos”, dijo.

Rey expuso que hoy, para llevar un proyecto de prefactibilidad a factibilidad, el tiempo promedio son 48 meses (4 años), y de factibilidad a la firma del contrato, son casi cinco años. “Es decir, se requieren tres gobiernos seguidos para poder sacar adelante un proyecto”, precisó.

Acerca de las condiciones que hay en el país para poder hacer proyectos de la naturaleza del Regiotram, Xu Hui, ingeniero de Operación y Mantenimiento del Consorcio Chino Civil Engineering Construction Corporation, que lleva seis años en Colombia, dijo que en ese lapso ha podido percibir un aumento en la confianza y la esperanza que existe entre los colombianos frente al desarrollo de este tipo de iniciativas de infraestructura.

Así mismo, reconoció que las ventajas que ofrece el país están en el marco jurídico y el impacto social que tienen las obras, además del desarrollo sostenible.

“El conocer las herramientas y poder sacar las ventajas para el desarrollo de los proyectos es importante. Colombia tiene unas ventajas y está alineado con lo que busca China. Ha logrado hacer parte de la Ruta de la Seda y esto genera mucho interés de las empresas en el país”, indicó Xu.

Los retos ambientales

Para cimentar la confianza que se debe generar entre los inversionistas, los temas relacionados con el ambiente también resultan fundamentales. Sobre este aspecto, Camilo Rincón, subdirector de Seguimiento de Licencias Ambientales y director encargado de la Autoridad

Nacional de Licencias Ambientales (Anla), señaló que la inversión –sea nacional o extranjera– va a ser bienvenida en el territorio nacional, siempre y cuando cumpla con unos criterios aplicables en el marco de la denominada taxonomía verde.

“Allí, los asuntos de cambio climático, resiliencia y de llevar beneficios para las comunidades y los territorios, además de entender las diferentes dinámicas de carácter regional, son importantes a la hora de generar versiones y de construir proyectos”, resaltó Rincón.

El representante de la Anla dijo que Colombia se rige bajo un marco normativo que debe ser actualizado. “Tenemos un gran derrotero, que es la transición energética, en la cual muchas variables implican temas de construcción, vías, transporte multimodal e infraestructura energética y allí debemos avanzar como país”, subrayó.

Piden previsibilidad

Al referirse puntualmente al tema de las consultas previas que se hacen en Colombia, la vicepresidenta de Inversión de ProColombia, María Paula Arenas, dijo que con un inversionista se debe ser lo más transparente posible, aun en una labor de promoción de inversión, al tiempo que la expectativa debe

ser lo más clara que se pueda. “Eso implica hacerle saber al inversionista que en el país existe un mecanismo de consultas previas, lo cual es muy importante, así como que las comunidades locales tienen un papel preponderante en el ordenamiento jurídico, institucional y territorial”, afirmó Arenas.

De otra parte, con relación a lo que se está haciendo en términos de atracción de inversiones extranjeras hacia Colombia, destinadas hacia la infraestructura, Arenas, recalcó la relevancia de contar con una estrategia de articulación nacional y regional. La ejecutiva explicó que para un inversionista la sostenibilidad y la certeza de la normatividad es de vital importancia.

“En lo que tiene que ver con obras, de interés nacional o regional, estamos convencidos de que un proyecto bien estructurado desde una fase temprana es muy importante para los inversionistas y la previsibilidad de cómo va a ser su inversión, que va más allá del tema regulatorio. En infraestructura, donde se trata de inversiones y proyectos a muy largo plazo, a ellos hay que mostrarles esa línea de tiempo”, precisó Arenas.

Sin embargo, también puntualizó que el ejercicio con el inversionista es en do-

ble vía y él debe conocer la normatividad nacional “Nosotros lo ayudamos, pero él también tiene que hacer lo suyo, todo para que la llegada de la inversión sea más amable, fácil y que pueda encontrar las herramientas y las instituciones a las que puede acudir”, recalcó la funcionaria.

Seguridad jurídica

En la línea de la seguridad jurídica que necesitan los contratos de largo aliento, dominantes en los proyectos de infraestructura, María Lorena Gutiérrez resaltó el punto de la certidumbre sobre los métodos de pago de los contratos.

“Esos pagos se pueden realizar a través de peajes, vigencias futuras y hay otros mecanismos que Colombia ha tratado de explorar, que es la valorización del predial. Lo que sí es claro es que, si hay un contrato que se definió hace tiempo, se deberían respetar esas reglas de juego, para tranquilidad de los inversores”, aseveró.

La presidenta del Grupo Aval aseguró que el sector privado está definitivamente dispuesto a invertir en infraestructura y a financiarla, puesto que considera que es determinante para la competitividad del país.

Por otra parte, coincidió en la relevancia de la articu-

lación entre Estado y sector privado para culminar con éxito esta clase de proyectos. La experiencia que tuvo cuando trabajó en el gobierno de Juan Manuel Santos, dijo, le evidenció la necesidad de contar con un espacio donde esa articulación se pueda dar y que la ejecución se cumpla.

“No todos los proyectos son perfectos, empezando por la parte técnica, ya que a veces no quedan tan bien formulados. Además, Colombia tiene una debilidad y es que somos muy frágiles ante el cambio climático y hay una topografía muy difícil, lo que conduce a que seguramente se registren derribos o problemas en la ejecución de la construcción. Lo que se requiere es tener unas mesas de articulación para tomar las decisiones, y de la misma manera ver cómo se puede trabajar con la Anla para que puedan salir las licencias o las consultas previas”, dijo Gutiérrez.

¿Peajes o no?

Sobre la conveniencia de financiar los proyectos a través de los peajes, el gobernador Rey recordó que Colombia lleva tratando de resolver ese dilema los últimos 20 o 30 años por la falta de claridad sobre las fuentes alternativas de ingresos para retornarlas a los empresarios la inversión que hacen.

JORGE EMILIO REY ÁNGEL
Gov. de Cundinamarca



El país necesita perfeccionar el marco jurídico de las APP en torno a los tiempos, los trámites y, especialmente, en lo que se refiere al licenciamiento ambiental”.

Por otra parte, Rey destacó el tamaño del desafío del país en infraestructura. “Cuando nosotros leemos el ‘Plan Multimodal de Colombia’, que se proyecta a 30 años (de 2021 a 2051), lo que dice es que las inversiones tienen que llegar aproximadamente a los 240 billones de pesos en infraestructura, en puertos, vías, aeropuertos y en el sector férreo, para poder cerrar brechas”.

Resaltó que el mismo informe indica que mínimo el 3,5 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) debería ser destinado a infraestructura, sin reducción alguna, durante dos décadas.

“Además la OCDE, organización a la que pertenece Colombia, señala que para que

haya grandes transformaciones en materia de infraestructura, un país como Colombia tendría que estar casi que en un 5 o 6 por ciento del PIB (en 2023 fue el 2,3%), lo que evidencia el fuerte rezago en términos de inversión”, destacó el mandatario cundinamarqués, quien también llamó la atención sobre el costo de oportunidad que paga Colombia, por tener que destinar a la guerra dinero que podría invertir en infraestructura.

Comparó esta situación con la de algunos vecinos como Brasil, Chile o Perú, que han tenido la posibilidad de no invertir en conflicto armado y dedicar esos recursos a otra clase de proyectos, bien sea de infraestructura o de reducción de brechas sociales. “Así que si esto se trata de alternativas, lo primero que deberíamos hacer es dejar de matarnos unos a otros, para poder tener los recursos que exige la infraestructura. Sin embargo, todo parece que no va a ser tan fácil, así como tampoco lo es conseguir fuentes adicionales a los peajes”, dijo Rey.

Valorización y plusvalía

No obstante, el gobernador reconoció que mecanismos como la valorización “son necesarios”, siempre y cuando haya una correla-

ción directa entre la infraestructura que se construye y el mejoramiento de las condiciones de su precio y sus bienes en el mercado.

“Esto debería tasarse, regularizarse y volverse cotidiano en el esquema de trabajo de las obras públicas en el país, al igual que las plusvalías, que aún son figuras innovadoras pese a que están en la Constitución de 1991”.

Rey destacó que de los cerca de 1.100 municipios que tiene Colombia, a tan solo 30 o 40 de ellos se les cobra la plusvalía. “Todos toman determinaciones en materia de ordenamiento territorial, es decir, que a través de decisiones administrativas mejoran condiciones en el precio de la tierra en el mercado inmobiliario y nadie las cobra, pero es importante que esto se empiece a cobrar”, dijo el mandatario.

Rey resaltó el caso de Bogotá, que tiene buenos recaudos en plusvalía y valorización, teniendo un mayor número de clientes. “Pero así mismo es el tamaño de sus obras, mientras que hay ciudades capitales de departamentos que no han cobrado plusvalía y que no han hecho el primer ejercicio de valorización”, agregó. Por esto, cree importante que se comience a masificar dichos cobros. “Ahí la voluntad política juega un rol trascendental”, concluyó.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN
Expresidente de Colombia



A los gobernadores les digo que todos debemos hacer un esfuerzo para consolidar y defender nuestra institucionalidad, pues eso nos va a garantizar un mejor futuro”.



Santos dijo que las reformas constitucionales se deben presentar por las vías normales, como se hizo en su gobierno al introducir la responsabilidad fiscal como el corazón del cumplimiento y la garantía de los derechos de los colombianos.

“No hay que inventarse la rueda. Ya sabemos cómo hacerlo y tuvimos éxito”

EL EXPRESIDENTE JUAN MANUEL SANTOS, EN DIÁLOGO CON EL DIRECTOR DE EL TIEMPO, ANDRÉS MOMPOTES, DEFENDIÓ EL ESQUEMA DE LAS ALIANZA PÚBLICO-PRIVADAS COMO UN MECANISMO EFICIENTE PARA SALIR DEL ATRASO EN INFRAESTRUCTURA. Y PIDIÓ DARLES UN NUEVO IMPULSO. RESALTÓ EL PAPEL DE LOS GOBIERNOS REGIONALES COMO SOCIOS DE LOS NACIONALES PARA EL DESARROLLO DE LOS PROYECTOS.

¿Cuál es su balance sobre la política de infraestructura que usted ejecutó durante su gobierno?

Recuerdo una de las primeras reuniones del gabinete, donde les dije a los ministros los objetivos y las prioridades que tenía para nuestro gobierno, los cuales tenían que ver con la parte social y la infraestructura. Por ejemplo, les hablé de la diferencia entre Corea y Colombia, cuando después de la guerra este país tenía un PIB per cápita de la mitad del de nuestro país, y hoy lo tiene cinco o seis veces por encima de Colombia; y ahí lo distinto está en infraestructura y educación. Por eso les manifesté a los ministros de Transporte, Germán Cardona, y de Comercio, María Lorena Gutiérrez, que diseñaran un plan para que el gobierno fuera el que se recordara como el que más hizo por la infraestructura en el país, y así lo hicieron. Y eso se extendió a lo social, en la lucha

contra la pobreza y lo que hicimos para medirla de una manera diferente, y a lo que hicimos para la generación de empleo, lo cual demandaba mucha coordinación y una buena institucionalidad.

¿Es cierto que las carreteras 4G y demás solo benefician a una parte de la población?

Las vías 4G fueron totalmente planificadas para conectar centros de producción con puertos específicos y por regiones determinadas. Antioquia era y sigue siendo el epicentro de mucho del transporte del país y por eso allí se concentraron varias de las inversiones, al ser el corazón de buena parte del plan multimodal del transporte para hacer más eficiente la economía. Decir que esas autopistas son solo para los ricos es de los absurdos más grandes que he escuchado en mi vida. Pregunto, entonces ¿los pequeños cafeteros del viejo Caldas o de Antioquia, para exportar

su café por el puerto de Buenaventura, de Cartagena o de Barranquilla, por dónde más lo van a hacer? Estas carreteras también se tienen que complementar con vías terciarias; nosotros construimos más de 4.000 km.

¿Es prudente cambiar las reglas de juego, por ejemplo, con las vigencias futuras?

Cambiar las reglas de juego sobre vigencias futuras no tiene ningún sentido, porque un inversionista, sea nacional o extranjero, dice: ‘voy a invertir en este proyecto bajo estas reglas de juego y voy a financiarme de esta forma’. Y si usted comienza a cambiárselas, seguro va a manifestar que eso no le sirve y que no va a continuar invirtiendo en el país. Yo mismo sucede con los peajes. Hay unas formas de financiación que ahí están, que han sido efectivas y que han logrado ese salto monumental en materia de infraestructura. ¿Para qué vamos a cam-

biar el sistema de financiamiento, sobre todo cuando no hay uno nuevo?

Si la infraestructura contribuye al desarrollo social, ¿cómo ve hoy a Colombia frente a los desafíos que exige el mundo actual?

Durante nuestro gobierno, el país subió 20 escalones en el ranking de infraestructura en el Foro Económico Mundial (entre 2010 y 2018); este organismo, más el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional pusieron a Colombia como ejemplo de un buen desarrollo de la infraestructura, pero infortunadamente hoy no es así. En ese listado de competitividad, hemos perdido frente a otros países que han avanzado, al igual que en credibilidad y confianza de los actores en materia de financiación de infraestructura.

¿Qué les diría a los candidatos a



DIDIER TAVERA
Director Ejecutivo de la Federación Nacional de Departamentos

CONCESIONES

Invertir en infraestructura: el puente entre las brechas sociales y el desarrollo

El desarrollo de la infraestructura productiva del país no puede estar sujeto a banderas ideológicas ni condicionado por una supuesta batalla entre ricos y pobres. Los falsos dilemas, usados a veces para agitar el clima electoral, son ajenos a la necesidad de responder con obras a los desafíos de la competitividad, la ruta más expedita para el crecimiento de la economía y el cierre de brechas sociales. En medio de obstáculos y condicionamientos, las APP pierden dinamismo y los rezagos en la construcción de carreteras, en el desarrollo de puertos y en la ejecución de proyectos multimodales de transporte reflejan un panorama de desaceleramiento. La época de las concesiones 4G -cuando las inversiones alcanzaron el 1 % del PIB y se logró un crecimiento significativo bajo la sombra de las locomotoras de la infraestructura y la movilidad- contrasta con el panorama actual, que se ensombrece con registros de inversión que apenas alcanzan el 0,5 % del PIB en vías 5G y caminos vecinales. Entre 1990 y 2023, se construyeron y mejoraron 2.927 km de nuevas vías en Colombia -1.400 km de ellos bajo el programa Vías para la Prosperidad-. Por estos corredores viales transitaron,

en 2024, 172 millones de vehículos, lo que significó un recaudo de 2,8 billones de pesos en peajes. El discurso de levantar las varas de los peajes, la no indexación de los valores y el retraso en el pago de obligaciones -por más de un billón de pesos a contratistas- es nocivo para el sector y para el país. Como consecuencia, se ha generado un acumulado en el diferencial de recaudo del año 8 (DR8) de 5,9 billones de pesos a corte del año anterior. Además de la urgencia en el desarrollo de infraestructura vial, Colombia debe aprovechar su posicionamiento geoestratégico como ventaja para la competitividad aeronáutica. El respaldo a iniciativas privadas -como los aeropuertos de Bayunca en Cartagena-Bolívar y la ampliación propuesta para el proyecto DoradoMax- permitirá agilizar procesos vitales para hacer del país un hub competitivo a nivel internacional. Así mismo, los proyectos de mejora aeronáutica en San Andrés, la construcción del aeropuerto en el Guainía y el aeropuerto de Cali-Valle del Cauca deben ser prioritarios y de interés nacional. En Colombia hay mucho potencial. Nuestros departamentos pueden crecer y ser más competitivos, pero la falta de infraes-

tructura frena su proyección y limita su desarrollo, como es el caso de Santander, que en último reporte del Índice de Competitividad se ubicó en el cuarto puesto, sin embargo, en el pilar de infraestructura, ocupó la décima posición; en infraestructura vial, la 12; y en conectividad la 17. Por otro lado, las apuestas por nuevos modelos de transporte que avancen en la intermodalidad serán clave para fortalecer el sector con opciones eficientes y sostenibles. Celebramos el avance de proyectos férreos que han atraído confianza inversionista, como el Regiotram en Cundinamarca, la primera línea del metro en Bogotá y el corredor férreo La Dorada-Chiriguana. No obstante estos avances, es fundamental rescatar y reactivar la actividad fluvial de nuestros canales hídricos, en especial la navegabilidad del gran cauce del río Magdalena, que ofrecerá una oportunidad para el transporte multimodal. Estos proyectos transformarán la movilidad de pasajeros y de carga, no solo en los territorios de inyección, sino en el espectro nacional. No obstante, es fundamental que se puedan ejecutar otros proyectos como el tren del Caribe que se encuentra en prefactibilidad y que potenciaría el turismo y el desarrollo de esta región.

En otras palabras, urge definir y garantizar reglas claras que atraigan confianza inversionista. La seguridad jurídica es una obligación ineludible si de verdad queremos que el desarrollo social transite por los corredores logísticos que demanda la competitividad, con reformas que permitan garantizar que las consultas previas y los procesos de licenciamiento preserven la sostenibilidad, pero sin convertirse en requisitos inhabilitantes. Igualmente, debemos entender que las regalías y las vigencias futuras pueden y deben ser usadas como verdaderos potenciadores de inversión, en un escenario de autonomía responsable. Hoy, mientras la confianza se debilita en el plano nacional, crece desde lo regional, donde se han consolidado alianzas con empresarios que creen en la articulación entre niveles de gobierno y el sector privado. Preservar ese compromiso es clave para garantizar el financiamiento y el desarrollo que la infraestructura exige y que la competitividad necesita. Las regiones están dando ejemplo, liderando desde el territorio la transformación que el país reclama. Es momento de que la Nación deje de mirar desde lejos y se sume, con decisión, a construir país desde las regiones.

FUTURO



JUAN MANUEL CAMARGO G.
Director Ejecutivo de la Asociación Nacional de Navieros y Agentes Marítimos (Asonav)

Necesitamos un ‘círculo virtuoso’

Colombia ha progresado mucho en casi todos los frentes de infraestructura en los últimos treinta años, pero en los tiempos que corren parece que se ha perdido el impulso, lo que puede atribuirse tanto a razones coyunturales como estructurales. Las personas que nos ocupamos de estos temas recurrentemente escuchamos y planteamos los mismos sinsabores, siempre con tono de frustración: las metas son menos ambiciosas de lo que podrían ser, los trámites ambientales (incluyendo las consultas previas) son impredecibles, la estrechez fiscal da un tinte de utopía incluso a las iniciativas más convincentes. A ello se suma la reticencia actual a involucrar a la inversión privada, lo que ciertamente es una paradoja y podría enmascarar el deseo inexpressado de que no se ejecuten las obras. Para salir de un círculo vicioso se requiere reemplazarlo por un círculo virtuoso. La primera etapa de este podría ser aplicar a la infraestructura el concepto de “responsabilidad generacional” que nos han enseñado los ambientalistas. Así como los habitantes actuales del mundo tenemos la obligación ética, legal y moral de proteger el medio ambiente en beneficio de las generaciones futuras, cada país debe también planear y ejecutar los programas de infraestructura que garanticen a nuestros hijos, nietos y bisnietos una mejor calidad de vida y mayores oportunidades de progreso. Este enfoque intergeneracional debe trascender la posición transitoria de los gobiernos de turno y quedar consagrado como política de Estado, inclusive de nivel constitucional. El segundo paso es diseñar obras integrales, desde el punto de vista multimodal y de desarrollo regional. Una reflexión primordial que aparece en el Plan Maestro Multimodal 2021-2051 es que las propuestas de infraestructura que normalmente emprende el gobierno tienen un ámbito estrecho: este puerto, este tramo de carretera, este aeropuerto. No hay una visión de conjunto que permita conectar y potenciar los distintos nodos de desarrollo, destacándose la nula comunicación entre los planes de ordenamiento territorial (POT) y los proyectos de infraestructura, que simplemente irrumpen en las calles de las ciudades sin que estas estén preparadas para recibirlos y aprovecharlos. Son solo dos pasos y nadie dice que sean fáciles de implementar. Pero, tomando en préstamo las palabras del profesor Ferdinando Menga, hay que llegar a un acuerdo que transgreda la primacía del presente. Cimentar el futuro exige impedir que las mezquindades del hoy prevalezcan sobre las necesidades del mañana.



JUAN MANUEL SANTOS
Expresidente de la República

INFRAESTRUCTURA

La ruta para conectar regiones y cerrar brechas

Entre 2010 y 2018, Colombia vivió la mayor transformación de la historia en su infraestructura de transporte. Lo que antes era símbolo de atraso y corrupción, lo convertimos en un motor de competitividad y equidad regional. Se liquidó el Inco, famoso por su corrupción, y en su lugar se creó la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) bajo principios de transparencia y eficiencia. Fortalecimos la institucionalidad con la Financiera de Desarrollo Nacional, el Viceministerio de Infraestructura y una revolución normativa que dio vida a las Asociaciones Público Privadas (APP), hoy reconocidas como modelo en América Latina. Con esos cambios, multiplicamos por 7.5 la inversión en infraestructura. Construimos 1.370 km de dobles calzadas, modernizamos 95 aeropuertos, mejoramos 40.000 km de vías terciarias y dejamos financiada la primera línea del metro de Bogotá, para solo mencionar lo más

importante. Todo con reglas claras, cero anticipos y licitaciones abiertas, en las que participaron más de 40 proponentes por proyecto. Ni un solo reclamo en contrataciones por más de 42 billones, como le certificó la Cámara de Infraestructura. Odebrecht solo se ganó una licitación en más de 150 que se abrieron (una vía departamental donde participaron más de 20 proponentes) y sus reclamaciones nunca fueron aprobadas. Más allá de las cifras, la infraestructura se convirtió en una herramienta de integración, generación de empleo y construcción de paz, al llevar oportunidades a las regiones históricamente olvidadas. Logramos que las grandes obras dejaran de ser privilegio de unos pocos y empezaran a ser una palanca para conectar territorios, reducir la pobreza y dinamizar las economías locales. La transformación también se reflejó en la modernización portuaria y aeroportuaria, en la recuperación de los corredores

férreos y en proyectos estratégicos como la navegabilidad del Río Magdalena. Todo esto fortaleció la competitividad de Colombia y nos permitió avanzar en la integración de las regiones. Hoy preocupa ver cómo ese legado corre el riesgo de perderse. Debilitar las APP, desincentivar la inversión privada o improvisar en la planeación no solo afecta las grandes obras, sino que profundiza las brechas sociales y frena el desarrollo regional. La Contraloría acaba de hacer un importante pronunciamiento sobre el particular. La infraestructura no es un lujo ni un favor a los poderosos: es la base para conectar territorios, generar empleo, reducir costos y acercar oportunidades. Colombia ya demostró que sí es posible hacer las cosas bien. Lo que se necesita hoy es voluntad política, visión de largo plazo y compromiso para seguir construyendo un país más conectado, más competitivo y más justo.



ANDRÉS CHAVES
Presidente de la Asociación de Movilidad Sostenible (Andemos)

TRANSPORTE SOSTENIBLE

La movilidad, el eje del desarrollo territorial

La movilidad y el transporte necesitan de una política pública integral. En las últimas décadas, Colombia ha avanzado significativamente en infraestructura vial: más de 2.500 kilómetros intervenidos y 90 billones de pesos para la construcción de grandes autopistas evidencian una transformación profunda. Sin embargo, esta evolución en corredores turísticos y logísticos no ha estado acompañada por una política coherente para los vehículos. Tenemos carreteras modernas, pero un parque automotor obsoleto y contaminante. El parque automotor colombiano es uno de los más antiguos de América Latina. Los automóviles particulares tienen una edad promedio de 17,8 años, y los vehículos de carga, de 21. Esta situación tiene consecuencias directas sobre la salud pública y la seguridad vial. El país necesita humanizar la movilidad -poner a las personas en el centro de las decisiones- y democratizar el acceso al vehículo. Esto implica hacerlo asequible al ciudadano, reducir

las brechas de precio entre motos y carros, y establecer regulaciones acordes con las posibilidades del sector. Renovar el parque automotor debe convertirse en una política de Estado. Hoy, el 70 % de las nuevas matrículas de vehículos se concentran en tres departamentos, al igual que el 83 % de las matrículas asociadas a la movilidad sostenible. Mientras tanto, muchos municipios pequeños y rurales enfrentan la orfandad como realidad: infraestructura limitada y una oferta de vehículos usados que provienen de las grandes ciudades, en donde ya cumplieron su vida útil. La movilidad necesita una infraestructura adicional: redes de carga eléctrica, señalización adaptada a nuevas tecnologías, carriles seguros y sistemas inteligentes de control de tráfico, entre otros. También, requiere de una política arancelaria clara que mantenga los incentivos a la movilidad sostenible y fortalezca los acuerdos comerciales vigentes, especialmente el ACE72 suscrito con Brasil. El gobierno debe resolver el de-

bate de los reglamentos técnicos (urge un plazo de 18 meses para asumir las nuevas reglas) y ser prudente con las tarifas que piensa imponer para consolidar el Fondo de Ascenso Tecnológico. Movilizarnos con dignidad y seguridad, y reduciendo la huella ambiental, debe ser una consigna nacional. Colombia ha mostrado liderazgo regional en movilidad sostenible, alcanzando un 25% de participación en las ventas de nuevos vehículos durante 2024. Sin embargo, aún carece de una estrategia nacional que integre regiones y sectores sociales diversos. Una política pública integral que armonice infraestructura y movilidad puede transformar las autopistas del siglo XXI en verdaderos corredores de bienestar. El progreso no sólo se medirá en kilómetros construidos, sino en la calidad de los servicios que se ofrecen. La competitividad empresarial, la productividad individual, la seguridad vial y el pleno ejercicio de los derechos fundamentales serán su mejor indicador.



FREDY MELO
Presidente de Fedenavi

COMPETITIVIDAD

Río Magdalena: infraestructura estratégica para el transporte multimodal

El Foro “Infraestructura que mueve la competitividad de las regiones”, organizado por EL TIEMPO Casa Editorial y la Federación Nacional de Departamentos, fue un valioso espacio de construcción colectiva en torno al desarrollo territorial y logístico del país y deja un mensaje claro: Colombia no puede seguir aplazando las decisiones estructurales sobre el río Magdalena. Esta arteria hídrica, con más de 1.500 km de longitud y un potencial de carga que supera los 200 millones de toneladas anuales, representa la columna vertebral de una logística multimodal, eficiente y sostenible. Sin embargo, seguimos utilizando menos del 2% de su capacidad, atrapados en un modelo de dragado costoso e ineficaz que ha consumido más de 1 billón de pesos en la última década, sin resultados estructurales. Desde Fedenavi insistimos en la urgencia de avanzar en las obras de encauzamiento, cuyo diseño técnico ya ha sido desarrollado por la Universidad de Cartagena y Cormagdalena. Estas obras no son solo intervencio-

nes hidráulicas: son una apuesta por reducir los costos logísticos, garantizar condiciones permanentes de navegación y conectar efectivamente a las regiones productivas del interior con los puertos del Caribe. Además, urge revisar de manera integral la APP del Canal del Dique. Aunque su enfoque ambiental es legítimo, no puede ignorarse el papel

Colombia necesita adoptar esta visión de largo plazo: ejecutar las obras diseñadas, consolidar una autoridad fluvial con capacidad técnica y financiera, y garantizar marcos jurídicos estables para la inversión.

estratégico del canal como corredor logístico clave. Limitar la operación fluvial en este tramo implica perder eficiencia y competitividad para todo el sistema. Los casos exitosos de hidrovías como el Misisipi, el Yangtsé o el Paraná-Paraguay nos muestran el camino: infraestructura permanente, institucionalidad sólida, integración intermodal y participación del sector privado. Colombia necesita adoptar esta visión de largo plazo, comenzando con decisiones concretas: ejecutar las obras diseñadas, consolidar una autoridad fluvial con capacidad técnica y financiera, y garantizar marcos jurídicos estables para fomentar la inversión. Transformar el río Magdalena en una hidrovía funcional no es una alternativa, es una necesidad nacional. Su desarrollo puede ser motor de inclusión para regiones históricamente marginadas, columna vertebral de la transición energética y eje logístico de una economía más equitativa. El momento de decidir es ahora.



Asegurar la navegabilidad por el río Magdalena y el canal del Dique es clave para el desarrollo del transporte fluvial. FOTO: ANI



MARÍA PAULA ARENAS
Vicepresidenta de Inversión de ProColombia

DESARROLLO

Inversión extranjera y competitividad regional

En el foro “Infraestructura que mueve la competitividad de las regiones”, organizado por la Federación Nacional de Departamentos y EL TIEMPO, quedó claro que la infraestructura no es solo una base física para la economía, sino una plataforma para la equidad territorial, la productividad y la conexión del país con el mundo. Desde ProColombia, valoramos profundamente estos espacios de diálogo que fortalecen la articulación entre lo público y lo privado, con el fin de movilizar inversión hacia proyectos estratégicos en todo el territorio nacional. La inversión extranjera directa (IED) ha sido un motor esencial para el desarrollo de infraestructura en Colombia. Proyectos como el Metro de Bogotá o el Regiotram de Cundinamarca, que avanzan en su ejecución, dan cuenta de cómo la coordinación

institucional, una estructuración rigurosa y una narrativa clara de sostenibilidad y viabilidad técnica logran atraer capital foráneo con vocación transformadora. Estos casos reflejan el impacto positivo de una política de Estado que prioriza la IED como herramienta para el crecimiento sostenible y la integración regional. Desde ProColombia, trabajamos para conectar a los inversionistas globales con el potencial de las regiones colombianas; promovemos propuestas de valor diferenciadas, estructuradas y alineadas con las tendencias internacionales. Este trabajo lo hacemos de la mano de gobernaciones, alcaldías, agencias regionales y el Gobierno Nacional, conscientes de que el éxito de una inversión comienza mucho antes de su llegada: nace en la claridad del proyecto, en su alineación con las necesi-

dades del territorio y en la capacidad de ejecución de sus actores. La IED requiere visión de largo plazo, continuidad en la política pública y condiciones habilitantes que generan confianza y que van más allá de los ciclos de gobierno. Colombia ha avanzado en consolidar un entorno atractivo y competitivo para los inversionistas. Es así como durante este periodo de gobierno hemos acompañado la llegada de 462 proyectos y el acompañamiento estratégico a grandes iniciativas productivas en sectores como infraestructura, energías limpias, agroindustria, turismo y tecnología, entre otros. Este foro ha reafirmado que el camino está trazado: avanzar en infraestructura es avanzar en desarrollo. Y hacerlo con inversión extranjera, articulación institucional y liderazgo regional es la fórmula para lograrlo de manera sostenible, inclusiva y duradera.

La creciente población urbana y el potencial flujo de pasajeros serán la garantía para atraer a los concesionarios a invertir en este tipo de infraestructura de transporte, así como la garantía de compensación del gobierno.



CARLOS ROSADO ZUÑIGA
Director de Asuntos de Gobierno y Relaciones Públicas de Sacyr Colombia

COMUNIDADES

La humanización de la infraestructura

Siempre que pensamos en el desarrollo de un proyecto vial, lo primero que mencionamos, al describirlo, es el número de kilómetros a construir, el número de calzadas, si incluye puentes o túneles, su costo, etc. En conclusión, de qué se trata, cuánto vale y cuál es el retorno de la inversión. En las últimas páginas de la presentación, aparecen, en algunos casos, los beneficios sociales o el empleo que se generará. Sin lugar a dudas, las comunidades son una parte esencial de los proyectos. Sin su apoyo sería imposible lograr estas grandes obras de infraestructura, que si bien es cierto traen progreso a las regiones, son los habitantes de las zonas intervenidas quienes podrán hacer parte de la construcción y, cuando la obra sea entrega-

da, cuidarán y deberán velar por el buen funcionamiento de la misma. Es imperativo lograr, desde el día uno, que los habitantes se apropien de las obras a desarrollar. ¿Cómo se logra esto? ¿Cuáles son esos beneficios? ¿Por qué realmente es más relevante que cualquier otra actividad? La generación de empleo que se lleva a la región, debe iniciar con la formación en los diferentes campos de acción que tienen estas obras y a la oportunidad que le queda a las personas para desarrollar sus actividades no solo en la construcción del proyecto en que se capacitaron sino hacia adelante, en las oportunidades a futuro. Otros beneficios tienen que ver con el apoyo a proyectos productivos y con la mejora a la infraes-

tructura comunitaria, los cuales son concertados con la comunidad. Estos son diferentes en cada región, desde adecuación de vías de acceso a los territorios, mejoras a iglesias, escuelas, puestos de

La infraestructura es un medio para llegar a las comunidades, reducir la desigualdad, mejorar la calidad de vida, crear cohesión social y territorial y generar trabajo.

salud, entre otros, hasta el apoyo para las actividades de las que actualmente viven, como son la agricultura, la pesca o la ganadería, de tal forma que el producto de estas actividades no solo sea para alimentar el diario del hogar sino para generar una actividad económica para sus futuras generaciones. La infraestructura es un medio para llegar a las comunidades, a reducir la desigualdad, mejorar la calidad de vida, crear cohesión social y territorial y generar trabajo local digno y formal. Hablar del propósito social de un proyecto lleva a humanizar la infraestructura. No solo son metros cúbicos de concreto o kilos de acero, son las personas y en ese sentido el retorno de la inversión se vuelve infinito.

EFICIENCIA



XU HUI
Ingeniero de Operación y Mantenimiento del Consorcio Chino Civil Engineering Construction Corporation

La relevancia de los proyectos bajo el esquema de las alianzas público-privadas

Según la experiencia del desarrollo urbano a nivel global, casi todas las ciudades centrales -para aliviar las presiones ambientales y de gestión urbana causadas por la alta densidad poblacional y el tráfico- han optado por caminos de desarrollo coordinado con los municipios circundantes, formando así patrones de áreas metropolitanas con diferentes especializaciones funcionales. Colombia no es la excepción. Tomemos a Bogotá como ejemplo: con el fin de aliviar la enorme presión que genera la alta densidad poblacional y la congestión del transporte terrestre en la ciudad, conectar los municipios aledaños mediante una red eficiente de transporte masivo es una estrategia viable para lograr un desarrollo regional articulado. La creciente población urbana y el potencial flujo de pasajeros serán la garantía para atraer a los concesionarios a invertir en este tipo de infraestructura de transporte, así como la garantía de compensación del gobierno durante el periodo de operación. La legislación colombiana sobre APP es relativamente completa. Siempre que las entidades gubernamentales competentes rompan las barreras de poder, formen una fuerza conjunta para el desarrollo y aprovechen el impulso de la adhesión de Colombia a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, se puede confiar en que los proyectos APP de infraestructura regional tendrán amplias perspectivas y un futuro prometedor!

Los sectores público y privado deben fortalecer su alianza

Los panelistas pidieron no retroceder en el desarrollo de infraestructura en el país y destacaron la alta relevancia del sector empresarial para el cumplimiento de este propósito.

‘Falta la inversión del sector privado’

María Lorena Gutiérrez, presidenta del Grupo Aval

No es sorpresa que a nivel nacional no hay apertura a la inversión privada en los temas de infraestructura y lo que se percibe es una desconfianza del gobierno actual a las alianzas público-privadas. Eso se traduce en que no hay proyectos nuevos a nivel nacional. En contraste, a nivel regional y local, sí se ve un gran tema de confianza. El mensaje no es que el sector público es mejor que el privado o viceversa. Sin embargo, al no tener espacio fiscal para el desarrollo de la infraestructura, se debe contar con la inversión de los privados.

‘Deben haber obras de encauzamiento’

Fredy Melo, presidente de la Federación Nal. de Navieros

Para que el multimodalismo sea una realidad y sea efectivo, se necesitan obras de encauzamiento. Hoy por ejemplo, en el caso del Magdalena, dependemos de las condiciones del río. Tenemos un proyecto del Canal del Dique que viene avanzando y que debe hacerse realidad, si queremos compararnos con el Misisipi, el Paraná o cualquier otro afluente de relevancia. Colombia tiene el potencial. Las concesiones generan inversión no solo en beneficio del Estado sino de la gente, traen inversión social.

‘Se debe hacer el proyecto del Dique’

Carlos García, vicepresidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura

Es triste ver los indicadores en infraestructura mucho más bajos que los años anteriores. Tenemos una preocupación porque, en materia aeroportuaria y férrea, todo está en etapas de prefactibilidad y factibilidad. En materia fluvial, es muy importante sacar adelante lo del Canal del Dique, que se solucione lo de la licencia ambiental porque ese es un proyecto muy importante. Hemos tenido buena comunicación con el Ministerio de Hacienda, comprometido con honrar los compromisos contractuales.

‘Inseguridad jurídica y bloqueos’

Nidia Hernández Jiménez, presidenta de Colfecar

El transporte es transversal al resto de sectores económicos. El 97 por ciento de la carga en Colombia se mueve por carretera. Hay un tema de inseguridad jurídica fuerte. Estamos a la espera de la modificación del Decreto 1079, que es la columna vertebral de nuestro sector, y el diálogo con la ministra de Transporte no ha sido fácil. La otra gran dificultad es la de los bloqueos por parte de las comunidades inconformes. En 2023 fueron 740; en 2024, más de 800, y este año ya llevamos más de 350.

La mayoría de los participantes en los tres paneles del foro ‘Infraestructura que mueve la competitividad de las regiones’ coincidieron en que se necesita darle un nuevo impulso al desarrollo de este sector, con inversión privada, tanto nacional como extranjera, y con reglas claras y estables.

Durante los últimos 20 años, Colombia había dado pasos importantes en el desarrollo de su infraestructura de transporte, especialmente a través de las alianzas público-privadas que dieron vida a las concesiones viales 3G y 4G.

El rubro de obras civiles, después de cuatro años de contracción, logró una expansión de 12,7% en 2024. No obstante, la actividad aún está alrededor de un 35 % por debajo de los niveles prepandemia.

Las oleada de proyectos 5G aún está en proceso de desarrollo y éste se ha hecho más lento en los últimos años. Por otra parte, como se destacó en el foro, el Instituto Nacional de Vías (Invías), muestra una de las peores ejecuciones presupuestales de su historia: menos del 6 por ciento.

Mientras tanto, muchas regiones siguen esperando no

solo que se mejoren las conexiones con los principales centros económicos sino tener carreteras de nivel secundario y terciario en buenas condiciones.

Adicionalmente, el resurgimiento del sistema ferroviario no ha tenido el ritmo esperado, la infraestructura portuaria está requiriendo un nuevo impulso y la aeroportuaria muestra muchas limitaciones, especialmente en ciudades intermedias.

Líderes del sector de la infraestructura pidieron que se siga fortaleciendo la intermodalidad en el transporte, para mejorar no solo la conectividad sino productividad del país.

Las vías, las autopistas, los trenes, los puertos y aeropuertos no son solo concreto y asfalto; son la base para que el país y las regiones crezcan; para que los productos lleguen más rápido, más lejos y a menos costo.

En los debates quedó claro que la transformación de la infraestructura significa tener un país con mayor competitividad y, para acelerar esa transformación, se requiere de un esfuerzo del Estado en todos sus niveles con proyectos propios, pero también del capital y de la capacidad técnica del sector privado.

‘Gobierno debe trabajar en equipo’

Juan Manuel Santos, expresidente de Colombia

En mi gobierno creamos institucionalidad y reglas del juego claras, además de condiciones para generar confianza y atraer a los inversionistas. El gobierno debe trabajar en equipo y con coordinación. Los gobernadores son muy importantes para sacar los proyectos adelante. No se puede quitar lo que está funcionando bien, como los peajes, sin tener mecanismos nuevos para garantizar el pago y el mantenimiento de las obras.

‘La capacidad portuaria debe crecer’

Juan Manuel Camargo, director ejecutivo de Asociación Nacional de Navieros y Agentes Marítimos

El sector portuario de Colombia ha evolucionado desde 1991, pero el comercio crece y la capacidad portuaria también debe hacerlo. Debemos tomar la decisión de abaratar los costos y eso sin duda se logra con el multimodalismo. El debate sobre lo que se debe hacer a partir de 2032, cuando se van a empezar vencer las concesiones portuarias, debe darse desde ya.

‘Las concesiones son necesarias por la estrechez fiscal’

Juan Manuel Daza, vicepresidente de Transferport

Con el transporte multimodal podemos reducir en un 26 % los costos logísticos y con el modo férreo, en un 75 % las emisiones de gases invernadero. Nosotros podemos decir que la intermodalidad sí está funcionando. El futuro de las concesiones en Colombia es fortalecerse porque, con la estrechez fiscal, le toca entrar al sector privado. Tenemos ventajas y desventajas como las consultas y licencias.

‘Hay confianza y flexibilidad’

Xu Hui, ingeniero de Consorcio Chino Civil Engineering Construction Corp.

La idea es que haya seguridad jurídica para el desarrollo sano de los proyectos de concesión. El gobierno debe garantizar que el concesionario pueda tener equilibrio financiero o crear subsidios futuros para la ejecución y el mantenimiento. Hay confianza y flexibilidad en las inversiones. La política es robusta, aunque los proyectos generan inquietudes.

‘Revisar marco jurídico de las APP’

Jorge Emilio Rey, gobernador de Cundinamarca

El ambiente en torno a la seguridad jurídica en los últimos años ha dejado sensaciones varias. Es como en una montaña rusa. Al final, el indicador que tenemos es que en 2024 la inversión privada decayó en un 15% y hay anuncios que pueden generar aún mayor incertidumbre. Eso se debe revisar. Hay que pensar en una reforma al marco jurídico de las alianzas público-privadas en términos de tiempos y responsabilidades.

‘La norma se puede mejorar’

Camilo Rincón, subdirector de seguimiento de licencias ambientales y director encargado de la ANLA

La inversión nacional y extranjera es bienvenida, siempre y cuando cumpla con unos criterios aplicables en el marco de la taxonomía verde. Con Regiotram pudimos analizar variables respecto a los temas ambientales y eso es algo que se puede aplicar en otros proyectos. La norma existe, pero es susceptible de mejorar con fortalecimiento en tecnología, entre otros.

‘Debemos ser claros con los inversionistas’

María Paula Arenas, vicepresidente de Inversión de ProColombia

Tenemos que tener una estrategia de articulación regional y nacional en inversión. El inversionista necesita claridad y un conjunto de certezas: desde lo regulatorio, hasta cuál va a ser su rendimiento financiero con la estructuración de un proyecto. La ley de las alianzas público-privadas nos dio un marco regulatorio, pero hay cosas que se deben mejorar.



Participantes del foro ‘Infraestructura que mueve la competitividad de las regiones’ recomiendan darle impulso al desarrollo de la infraestructura, con reglas claras y estables. FOTO: ARCHIVO FND.

‘En la ANI, estamos en aprobaciones’

Alex Whiler, gerente carretero de la Vicepresidencia de Estructuración de la ANI

En la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), nos estamos enfocando en la parte férrea y en carreteras, también con iniciativas privadas. Estamos incorporando cosas nuevas de lecciones ya aprendidas, como las electrolineras y otros elementos, sumados a la seguridad vial. En el tema de los aeropuertos, este año contratamos a los evaluadores. Estamos en aprobaciones y seguimiento. Con las iniciativas privada se deben hacer revisiones y trámites que demoran los procesos.

‘Se necesita inversión y política’

Andrés Chaves, presidente de Andemos

El país debe ver la infraestructura como un proceso que lleva años y requiere ser dinamizado permanentemente. Grandes corredores logísticos y turísticos significan mejores herramientas de competitividad. Si la inversión que se hace en infraestructura no tiene una política adecuada e integrada con el portafolio de servicios, queda inconclusa. Eso es parte del debate para las próximas elecciones. Debemos dejar de pensar que el carro es un lujo. Es una necesidad y debe democratizarse.

‘El Dique es clave en la navegabilidad’

Pedrito Pereira, subdirector de Gestión Comercial de Cormagdalena

El río Magdalena son 1.578 kilómetros, desde el Huila hasta Bocas de Ceniza, en 11 departamentos y 129 municipios. Es nuestra arteria fluvial principal. Por eso, la Cormagdalena busca que el río sea un actor principal en el transporte multimodal. Lograr articular el transporte fluvial con el terrestre es primordial y nos podría ahorrar hasta el 30% de los costos. Es necesario el proyecto del Dique, por la navegabilidad del río y la recuperación de la bahía de Cartagena.

‘Freno a consultas y licencias’

Carlos Rosado, director de Relaciones Públicas de Sacyr

Colombia debe seguir desarrollando la infraestructura y también evolucionar los contratos de concesión. Hay dos temas muy complejos en los contratos actuales: las consultas y las licencias ambientales. Si a eso no se le pone un freno, los proyectos no se van a poder ejecutar y, a la final, son las comunidades las que se perjudican con el atraso de las obras. Nosotros, en todo el país, hemos logrado desarrollar proyectos con sentido de pertenencia, valor social y empleabilidad para la gente de las regiones.

‘Debemos seguir aprendiendo’

Nicolás Rincón Munar, director de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP

Siempre que se habla de las necesidades en infraestructura, estas tienden a infinito. Ahí tenemos claramente el reto de priorizar, y eso es lo que hemos venido haciendo desde el Departamento Nacional de Planeación. El país ha venido aprendiendo y mejorando el modelo de concesiones. Este modelo de contratación de obras está en constante evolución, para hacerlo más diversificado en alta tecnología y mejor adaptado a las condiciones ambientales.