

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

Diciembre de 2022 | No. 244

ISSN 1794-3256

RASEC ESPECIAL: SEMINARIO INFRAESTRUCTURA

El sector constructor, un sector vital para el desarrollo productivo del país

ANIF de la mano de Fiduoccidente, organizaron el Seminario de Infraestructura que contaba con los siguientes participantes incluyendo a panelistas y expositores: Mario Andrés Estupiñán Alvarado, presidente de Fiduciaria de Occidente, Ana Fernanda Maiguashca, presidente del Consejo Privado de Competitividad, Juan Francisco Arboleda, vicepresidente de gestión contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Francisco Lozano, Presidente Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), Alejandro Sánchez Vaca, vicepresidente de banca de inversión de Corficolombiana, Alejandra Quintero, directora de infraestructura del Ministerio de Transporte y Mauricio Santa María, presidente de ANIF. En este seminario, se abordaron temas centrales para un sector crítico para el desempeño de la economía y que tradicionalmente ha sido clave en los momentos de recuperación económica. Sin embargo, desde la pandemia, no ha logrado recuperar el ritmo que venía teniendo y dado el inicio de una nueva administración, se volvía necesario su futuro inmediato y de mediano plazo.

El sector constructor mostró en el tercer trimestre un resultado positivo con un crecimiento anual del 13,4% anual, jalonado principalmente por las actividades del sector edificador. Las obras civiles

permanecen rezagadas y para este apartado es particularmente importante conocer el futuro de las obras que se prevén para el futuro, las ideas del nuevo gobierno para avanzar en la intermodalidad del sistema de transporte del país, al igual que la necesidad por conocer las perspectivas de los inversionistas acerca de los esquemas de inversión público privados y los objetivos en los cuatro años que vienen.

Reconociendo el potencial de empleo que puede generar este sector, y al ser el sector con el segundo mejor multiplicador de la actividad económica cómo fue reconocido en el marco fiscal de mediano plazo de este año, el panel buscó las perspectivas de los actores más reconocidos para identificar problemas recientes y soluciones de cara a un futuro que es incierto en muchos apartados. En este RASEC especial se presentan las principales conclusiones de los temas abordados en el panel.

Todos en la misma locomotora de la infraestructura

El seminario comenzó con dos presentaciones que daban un panorama general del sector. En ambas, tanto por parte del gobierno y del sector empresarial, se reconoció la importancia de seguir adelante con las inversiones en infraestructura y se expusieron los

Mauricio Santa María S.
Presidente de ANIF

Anwar Rodríguez C.
Vicepresidente de ANIF

Camila Ciurlo A.
Jefe de Investigaciones de ANIF

Laura Llano C.
Investigador de ANIF

Alejandro Lobo C.
Investigador de ANIF

Pedro Escobar
Asistente de Investigación

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

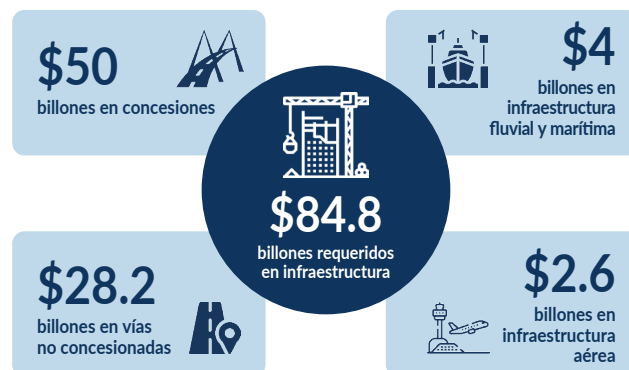
planes de inversión y los requerimientos para que estos proyectos se materialicen.

En este apartado, en la presentación de Fiduoccidente, se recalcó que las inversiones en este sector no eran solamente demandadas por los actores del sistema, sino que eran una necesidad que pedían las distintas comunidades. En este apartado, se tomó como referente los ejercicios de socialización y construcción de las bases del nuevo Plan Nacional de Desarrollo del nuevo gobierno donde uno de los pedidos centrales de la comunidad fueron vías terciarias, vivienda, proyectos de energía entre otros. En dicha presentación, se mostró la enorme necesidad de recursos que se requieren apalancar para materializar dichos proyectos. En el Plan Maestro de Transporte Intermodal, se calculó dicha cifra en alrededor de \$335 billones de pesos para ejecutarse hasta el 2035. Se mencionó que estos proyectos no son solo para responder ante necesidades productivas, también tienen la capacidad de reducir pobreza y pobreza extrema por lo cual invertir en infraestructura es también una inversión de política social. También se mencionó lo que han sido los distintos planes de infraestructura terrestre y la necesidad particular de mantener y fortalecer los esquemas público-privados para que estos proyectos tengan éxito.

Posteriormente, hubo una participación en el seminario por parte del Ministerio de Transporte y la ANI. En ambas, se expuso lo que será el plan de infraestructura del nuevo gobierno organizado alrededor de la intermodalidad con inversiones en el transporte terrestre, férreo, fluvial y aeroportuario tomando como base los planes de las 5G del gobierno anterior. El Gobierno Nacional presentó un plan de inversiones de \$84.8 billones de pesos destinados a

los diversos proyectos de infraestructura, para volver a Colombia un país competitivo en términos de transporte y así reducir costos operacionales, mejorar las condiciones comerciales, generar mayores condiciones de productividad entre otros beneficios. Este presupuesto se subdivide en las siguientes líneas de inversión: \$50 billones en proyectos de concesión, \$28.2 billones en vías no concesionadas, \$4 billones en zonas portuarias para mejorar la navegabilidad principalmente del Río Magdalena, y \$2.6 billones en las conexiones aéreas.

Gráfico 1. Requerimientos de inversión en infraestructura



Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público - MFMP 2022.

A pesar de que las bases del plan de infraestructura del gobierno sean las dejadas por la administración anterior, presenta modificaciones tanto en su estructuración como en su ejecución. Dentro de la nueva estrategia, el Ministerio de Transporte propone una profundización en el desarrollo del transporte fluvial y férreo. En estos dos temas críticos, se le está dando continuidad al proyecto del Canal del Dique, de enorme importancia para la competitividad

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

caribe de Colombia y al proyecto de APP para la navegabilidad del Magdalena. A su vez, también se propone una modernización de puertos fluviales con inversiones de 1 billón de pesos a lo largo del país. La apuesta férrea se centra en renovar y conectar por este sistema el corredor andino con las costas con inversiones en el caribe, en la región andina y en el pacífico. Las ventajas en competitividad con reducción de costos de transporte para el gobierno podrían sumar 50.7% en carga fluvial y 26.3% en carga por el componente férreo.

Aparte de las proyecciones de vías terrestres 4G y 5G, el gobierno presentó un fuerte plan de inversiones en regiones remotas. Se presentó el “Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible” (PATIS) y los “Lineamientos de Infraestructura Verde Vial” (LIVV), que tienen una inversión de 4.5 billones para la inversión en infraestructura en la zona amazónica del país con un fuerte rezago en conectividad y la segunda enfocada en la reducción de la huella ambiental de la inversión en infraestructura con una meta de reducción de las emisiones del sector de transporte en 5.66 millones de toneladas de CO2 para el 2030.

La otra gran apuesta del cuatrienio es el actualizado plan de vías terciarias renombrado “Conectividad y accesibilidad a la Colombia profunda. Social”. En este programa, se plantean los “Caminos Comunitarios para la paz total”; es una red de carreteras de más de 33 mil kilómetros de largo. Contará con una inversión de \$8 billones de pesos (casi lo mismo que se ha invertido en la red vial rural en los últimos doce años), que estiman generará 121 mil empleos y beneficiarán aproximadamente a 8 millones de personas. Desde la puesta en marcha, a apuesta es la ejecución con

consejos comunitarias alejándose de las firmas tradicionales de construcción, algo que podría generar consecuencias indeseadas en tiempos de ejecución e interventoría de estas obras.

Mantener las reglas de juego, crítico para la confianza inversionista

En este mismo seminario, se abrió un espacio de discusión en el cual participaron Ana Fernanda Maiguashca, Alejandro Sánchez y Francisco Lozano moderado por Mauricio Santa María.

Primero, se les discutió acerca de los elementos prioritarios que se deben tener para acelerar proyectos de infraestructura y para incentivar la inversión en el sector.

Se hizo énfasis en la necesidad de generar apetito por inversión privada tanto nacional como internacional para mejorar proyectos, y hacer más eficientes los desarrollos de estos proyectos. Fue constante en la discusión la necesidad de establecer prioridades para mantener la confianza para la inversión enmarcado en el respeto de las partes a el cumplimiento cabal de los contratos. Se señaló que la confianza es difícil de conseguir, pero muy rápida de perder, por lo cual la seriedad de los actores del sector debe ser mantenida. Para ellos, si bien se reconocen elementos con un amplio espacio de mejora, el salto en infraestructura no ha sido menor y aún más considerando el nivel de ingreso de Colombia, por lo cual la apuesta sectorial debe ser el de crecer sobre el trabajo de décadas en materia de construcción de la infraestructura nacional.

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

En el panel también se tocaron los riesgos vigentes para el sector. Dentro de estos, se mencionaron los recurrentes liderados por los problemas jurídicos y litigios que se dan en los procesos de construcción de proyectos, y unos más preocupantes de carácter coyuntural como lo vienen siendo la depreciación, el incremento en el costo de financiamiento y de los insumos para el sector. Los costos de estructurar y ejecutar proyectos están incrementando de forma acelerada, poniendo en duda proyectos críticos para el desarrollo económico del país. Ante esto, se menciona que aunque el panorama actual no es sencillo, y todo esto este cambio de escenario se ha dado de manera acelerada, la inversión se debe mantener ya que no realizarla implica aún mayores costos a futuro.

En una reflexión que se hizo a lo largo del seminario, se concluyó que en el centro de la discusión de las decisiones debe darse con el rigor técnico necesario aunque las prioridades sean distintas para cada administración. Ante esto, se llegó a la conclusión de que las inversiones que se realicen deben tener claro un criterio de costo beneficio, o en términos simples, la solución que sea capaz de ofrecer más beneficiarios, a los costos más competitivos. Se remarcó que para el mantenimiento de la salud del sector, se debe mantener el equipo profesional con el que cuentan las distintas entidades, financiar más fuertemente la estructuración de proyectos para evitar sobrecostos, y tomar las decisiones con criterio técnico.

En un último apartado, se señaló que en este momento, la dinámica de la infraestructura iba a estar mediada por las condiciones macroeconómicas después de muchos años de relativa calma. En este marco, se mencionaron las difíciles condiciones tanto para la política fiscal como monetaria del país que

ineludiblemente iban a incidir en las decisiones del sector constructor. Frente a este tema, se mencionó la necesidad de adaptar al sector para ejecutar lo que es viable, sin dejar de lado que en la infraestructura el ejercicio de priorización siempre se debe realizar. Al mismo tiempo, se concluyó que aun a pesar del panorama negativo y de los mayores costos, los proyectos no se deben frenar. En esto remarcaron la necesidad de dar tranquilidad jurídica a los inversores, vitales en el ejercicio de financiamiento y desarrollo de estas obras, enmarcado en la responsabilidad de los rectores de política y de los demás poderes del Estado.

Consideraciones finales

A modo de conclusión, el Seminario de Infraestructura de ANIF permitió un espacio para que los distintos actores lograran mostrar sus proyecciones de lo que vienen adelante para el sector. En el panel y desde otros espacios de difusión de ANIF, se ha reconocido el avanzado proceso de transformación de la infraestructura en Colombia. Sin embargo, para estar a la par de los niveles competitivos de otros países de la región y esperar un día estar a la par de países de la OCDE, hay mucho por hacer.

La apuesta por la intermodalidad diseñada por distintos gobiernos es una hoja de ruta adecuada para no desperdiciar tiempo en inversiones críticas para la conectividad y competitividad de Colombia. Las fallas en este apartado cuestan puestos de trabajo, oportunidades de negocios y una mayor prosperidad de Colombia. Con todas las dificultades que ha tenido el país, los desarrollos de las vías 1G, 2G, 3G y 4G han permitido renovar una infraestructura que a finales de los noventa estaba en una situación

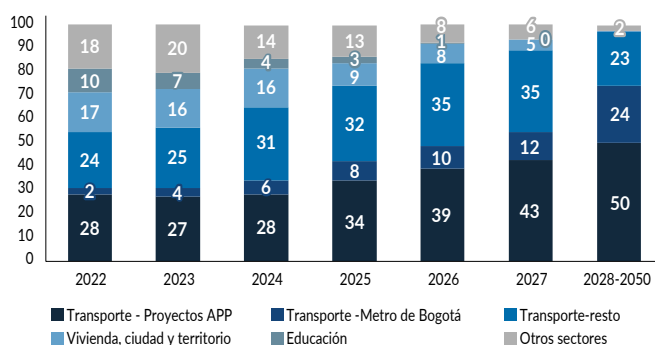
RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

crítica. Para este buen desempeño, ha sido de enorme importancia las Alianzas Público-Privadas que han logrado dirigir los esfuerzos del sector público y del sector productivo a proyectos tangibles y que hacen parte del paisaje de los colombianos cada vez que se movilizan por una carretera, o del empresario que debe enviar su mercancía de un lugar a otro.

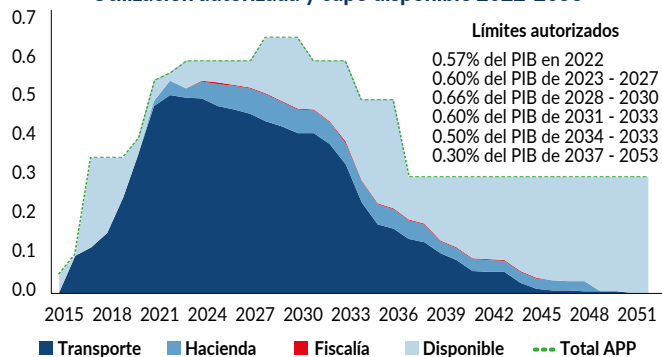
Por esta razón, se hace un llamado a no debilitar, sino a fortalecer estos esquemas de alianza público privado necesarios para apalancar el plan de inversiones de la nueva administración. Para esto, es necesario revisar los incentivos vigentes y si de manera responsable se pueden modificar para hacer más atractiva la inversión en momentos difíciles para el sector. En un segundo plano, se deben revisar las capacidades subnacionales para apalancar proyectos de gran envergadura, particularmente las obras urbanas. En tercer lugar, a pesar de las condiciones adversas, es de vital importancia sostener la inversión en el sector. El rol del presupuesto de la nación, y en mantener la opción de financiamiento con vigencias futuras es de enorme importancia para el desarrollo de proyectos. Solo con un trabajo conjunto entre el sector privado, el gobierno y los distintos actores, se logrará impulsar a la infraestructura que será crítica para que Colombia pueda ser productiva y competitiva.

Gráfico 2. Proyectos de inversión autorizados con Vigencias Futuras (% del total de VF autorizadas, 2022 - 2050)



Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público - MFMP 2022.

Gráfico 3. Cupo vigente de VF fijado para APPs Utilización autorizada y cupo disponible 2022-2053



Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público - MFMP 2022.

En esta versión del RASEC no se publica la acostumbrada hoja de indicadores en tanto se están realizando actualizaciones a la misma. En la próxima publicación se hará la presentación de la nueva versión de la hoja con la modificación de indicadores y las fuentes que los alimentan.