

Colombia

Los cambios que están haciendo más atractiva la quinta oleada de concesiones de infraestructura en Colombia

El país pretende licitar proyectos por más de US\$ 11.700 millones en el denominado programa 5G, con énfasis en carreteras y aeropuertos. Modificaciones incluyen pagos si obras no alcanzan los flujos mínimos previstos,

Por Andrés Pozo B. / Foto: ANI Publicado: 📅 Miércoles 31 de agosto de 2022 | 🕒 11:05



Comparte en:    

Una serie de ajustes que aumentan el atractivo de los proyectos concesionados está introduciendo **la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) de Colombia**, en el marco de su programa de quinta generación (5G) que está en marcha, y que pretende licitar iniciativas por unos US\$ 11.700 millones.

Un reporte de la agencia internacional Moody's dio cuenta que con los cambios respecto a la oleada anterior -denominada 4G- se “beneficiarán la calidad crediticia de los posibles concesionarios”.

El programa de concesiones de ese país se viene impulsando desde 2012, pero **este de quinta generación establece iniciativas para el período 2020-2025, en dos olas. Una primera por US\$ 5.100**

millones y otra por US\$ 6.600 millones. La mayor parte está destinada a autopistas (US\$ 7.200 millones), pero también hay aeropuertos (US\$ 3.400 millones), obras fluviales (US\$ 700 millones) y trenes (US\$ 400 millones).

La autoridad local ya adjudicó siete proyectos de autopistas 5G: la Nueva Red Vial del Valle del Cauca (Accesos Cali-Palmira), ALO Sur, Accesos Norte 2, el Corredor Troncal del Magdalena 1 (Puerto Salgar-Barrancabermeja), la Troncal del Magdalena Corredor 2 (Sabana de Torres-Curumaní), Ruta Caribe 2 y proyecto vial Buga-Buenaventura. Además, está en curso la licitación de los proyectos del Canal del Dique y del río APP del Río Magdalena.

Algunas obras ya están adjudicadas, otras en construcción, pero también hay algunas en etapas más iniciales como evaluando la viabilidad, estudios de factibilidad.

Te puede interesar: El sistema férreo, el Canal del Dique y autopistas: prioridades de nuevo ministro en Colombia

Entre los incentivos más relevantes para Moody's está que la ANI realizará pagos complementarios a los concesionarios cuya recaudación de ingresos sea inferior a las proyecciones en su contrato de concesión con mayor frecuencia.

En el modelo anterior, las denominadas Diferencias de Recaudo se recibían solo en los años ocho, 13 y 18 del contrato. Al tener un ingreso mínimo anual, se reduce la necesidad de los concesionarios de utilizar efectivo o buscar financiamiento externo para cubrir las brechas entre las estimaciones y las recaudaciones, lo que reduce las necesidades de liquidez y los costos de financiación.

Además, también se mejora la previsibilidad del flujo de efectivo para los concesionarios, porque hay un compromiso a pagar al concesionario una compensación trimestral por ciertos eventos que reducen drásticamente el cobro de peajes.

Punto de riesgo

En otro punto, el programa modifica la forma en que la ANI y los concesionarios comparten los ingresos de explotación comercial, apoyando el financiamiento de la autoridad para cubrir la compensación de los concesionarios.

Se entiende que hay un límite de la recaudación de ingresos por peaje, al monto que el concesionario y ANI acordaron por adelantado en virtud del contrato de concesión original. **Más allá de ese monto, el concesionario no tiene más derechos para continuar cobrando los peajes, destaca Moody's.**

“Esta limitación presenta un riesgo crediticio si la concesión finaliza antes del plazo máximo original de concesión de 29 años y si el cronograma de pago de la deuda no incluye disposiciones adecuadas para el pago anticipado, como un mecanismo de barrido de efectivo. **El riesgo para el concesionario se agudiza especialmente en caso de rescisión, ya que el cálculo de la rescisión no incluye las comisiones por amortización anticipada de la deuda”, dice.**

Te puede interesar: Española Sacyr se adjudica una autopista en Colombia por US\$ 920 millones

Inversiones sociales y ambientales

Una innovación que se está viendo en los contratos del programa 5G es cómo se abordan riesgos ambientales y sociales.

Esto, porque se incluyen los gastos en cambio climático y obras sociales, donde el gobierno reembolsará montos de esta naturaleza, haciéndolos neutrales para el crédito de los concesionarios.

Ello permitirá realizar inversiones específicas relacionadas con la mitigación del cambio climático, **atrayendo un nuevo nicho de inversionistas y bancos multilaterales de desarrollo; así como de obras sociales para situaciones específicas de riesgos como la oposición de la comunidad a la construcción.**

En base a datos de la ANI, Moody's destacó que al menos 18 proyectos del programa 4G tuvieron desafíos sociales complejos, lo que se tradujo en sobrecostos y retrasos. Tampoco había lineamientos para desarrollar infraestructura verde, algo que se aborda en este programa y para lo cual la ANI debe dar sus lineamientos a fines de este año.

Te puede interesar: Colombiano Transmilenio tendría sus días contados: Gobierno de Petro propone un tranvía en su lugar

Comparte en:    

FINANCIAL TIMES

El periódico británico especializado en información económica y financiera reconocido a nivel global

El nuevo presidente de izquierda de Colombia intenta tender puentes con Venezuela

Tras años de tensión, se han restablecido los lazos formales tras la llegada de embajadores a ambas capitales. Los empresarios a ambos lados del puente Tienditas están impacientes por su reapertura, conscientes de que el comercio bilateral alcanzó un máximo de US\$ 7.000 millones en 2008.

Financial Times