

INFRAESTRUCTURA. ADMINISTRADORES PENSIONALES APORTARÍAN HASTA \$25 BILLONES EN OBRAS

# Fondos de inversión en deuda, una

BOGOTÁ. Como una salida para financiar los proyectos de inversiones viales de cuarta generación, los administradores de pensiones privados están buscando opciones dentro de los fondos de capital privado.

Es así como, los concesionarios ganadores de las licitaciones podrán cambiar la deuda a corto plazo con las entidades bancarias por una obligación a largo plazo con las administradoras de fondos de jubilación.

“Estamos trabajando en variaciones de fondos de capital privado, los cuales no solo puedan extenderse en acciones sino en deudas, para que los inversionistas institucionales podamos a través de ellos financiar estos proyectos”, aseguró **Santiago Montenegro**, presidente de *Asofondos*, gremio de las administradoras de fondos de pensiones y cesantías.

Los fondos estarían en la capacidad de financiar hasta unos \$25 billones en las obras de infraestructura de la cuarta generación, cifra que le habían revelado hace un año a *LR* como antesala a su con *Congreso Fiap-Asofondos*. Esto es casi la mitad de la inversión que tiene estimada el Gobierno, la cual asciende a unos \$47 billones.

Hasta el momento, las administradoras pensionales no han hecho parte de los grupos de inversión que se han postulado en la precalificación de los proyectos. No obstante, el Gobierno quiere buscar la manera para que los fondos puedan arrancar antes de lo que se esperaba.

“Entre los instrumentos que están considerando incluyen desde títulos o bonos a través del mercado de capitales, hasta fon-



LUIS FERNANDO ANDRADE  
PRESIDENTE DE LA ANI

“El Ministerio de Hacienda está trabajando en instrumentos que permitan la participación de los Fondos de Pensiones desde el inicio de los proyectos de infraestructura”.



SANTIAGO MONTENEGRO  
PRESIDENTE DE ASOFONDOS

“Estamos trabajando en variaciones de fondos de capital privado, que puedan extenderse no solo en acciones sino también a deuda para financiar los proyectos”.

dos de capital. Dichas herramientas principalmente buscan la participación de los fondos de pensiones en las etapas de operación y mantenimiento, sin embargo, algunos agentes están trabajando en instrumentos que permitan la participación desde el inicio de los proyectos”, dijo el presidente de la *Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)*, **Luis Fernando Andrade**.

Ayer, en el Séptimo Congreso sobre las pensiones, *Asofondos* le

## CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES

### Primera Ola de Proyectos

Proyecto	Honda - Puerto Salgar - Girardot
	Tolima Caldas Cundinamarca
Obras	Total: 200 km
	12,6 km de vías nuevas
	Rehabilitación de 33,4 km
	Mejoramiento de 154 km
	Construcción de 2 puentes
	5.253 empleos
	\$955.000 millones

Proyecto	Autopista del Río Magdalena 2
	Antioquia
Obras	Total: 144 km
	Construcción de 2 túneles
	79 Puentes
	4.300 empleos
	\$1,37 billones

Proyecto	Autopista Conexión Norte
	Antioquia
Obras	Total: 145 km
	Construcción de 1 túnel
	96 Puentes
	3.100 empleos
	\$875.000 millones

Fuente: Mintransporte

El megaproyecto contará con más de **900** kilómetros de longitud vial intervenidos.

total aproximado de **1.270** kilómetros en operación y mantenimiento.

Con velocidades de diseño de **80** km/h permitirá una reducción importante en tiempos y costos para el transporte de carga.



Proyecto	Autopista Conexión Pacífico I
	Antioquia
Obras	Total: 49 km
	Construcción de 2 túneles
	42 Puentes
	5.600 empleos
	\$1,1 billones

reveló a *LR* que tienen una propuesta planteada al Gobierno para utilizar una figura parecida a la extensión de capital privado: unos fondos de capitales de deuda para que las administradoras privadas empiecen a invertir en menos de un año.

La limitación por la que aún los fondos de jubilación no habían empezado a ofrecer estos productos, era por la confianza de inversión, pero este panorama

cambió. Según **Montenegro**, este Gobierno ha hecho una verdadera revolución en infraestructura y ya se están comenzando a ver los resultados.

La propuesta de los fondos de pensiones para la financiación de la cuarta generación de concesiones viales es un aire positivo para el Gobierno, después de la suspensión del proceso de venta de *Isagen* por parte del *Consejo de Estado*.

Aunque la venta de los activos de la empresa gubernamental pretendían financiar solo 10% del proyecto de infraestructura, este dinero sería la base para asumir el crédito de los proyectos a través de la creación de la *Financiera de Desarrollo Nacional (FDN)*, junto con los recursos de capitalización de las multilaterales. Ayer se anunciaron más dineros, por lo que la *FDN* quedó con un patrimonio de \$700.000 millones.

## ANÁLISIS

### Sequía en el Casanare: caso aislado o patrón que se repite

Así como el oso polar es la imagen del *Fondo Mundial para la Naturaleza*, los 13.000 chigüiros muertos, rodeados de suelos erosionados, han sido la representación que causó empatía e indignación a nivel nacional con la sequía en Casanare. Medios de comunicación y gobierno se han dedicado a encontrar culpables, desde el cambio climático hasta la territorialidad de los chigüiros.

Ante la indignación nacional, la Ministra de *Ambiente* viaja al Casanare y asegura que junto con el *Ideam* se habían hecho advertencias al respecto y se esperaba respuestas efectivas de las instituciones locales. Por su parte, la gobernación hace un plan con medidas cortoplacistas que no lidian con el problema estructural que está generando la crisis. El Gobernador reclama la ayuda de uno de los gremios inculpados (el petrolero) y obtiene 560 millones en especie para poner en marcha el plan. Se encuentra un culpable, se obtiene una pequeña compensación y se da una respuesta que



MARÍA JOSÉ NIETO  
PROFESORA U. JORGE  
TAÓDO LOZANO

se asimila más a un analgésico para la fiebre que un antibiótico para acabar con la infección.

En forma aún menos contundente, *Corporinoquia* plantea que “las medidas que se puedan tomar son mínimas” y representan “un trabajo muy complicado”. Esto parece desconocer que todos los años los primeros meses son de sequía en el departamento. La emergencia es una manifestación extrema de una dinámica característica del ecosistema. En efecto, hay advertencias al respecto que datan del siglo pasado, cuando el director de *Corporinoquia* en 1997 denunció la deuda ambiental de las petroleras con la Orinoquia. En 2010, la *Procuraduría* había solicitado incluir variables ambientales

dentro de los POT como parte de las funciones de las corporaciones regionales (Ley 99 de 1993). En enero de este año el departamento estaba en alerta roja por posibles incendios forestales.

La búsqueda de culpables opaca la causa estructural de la situación en Paz de Ariporo, de la misma forma que lo hizo con la de los estragos de la ola invernal de octubre de 2010. Ambos procesos tienen como factor común que la situación de vulnerabilidad del territorio frente a amenazas de origen hidrometeorológico es el resultado de la falta de adaptación de este a la variabilidad climática.

A pesar de que Colombia fue uno de los primeros países en Latinoamérica en legislar respecto a temas ambientales, los constantes cambios que ha sufrido la institucionalidad la han debilitado y desarticulado, dejándola con un papel desdibujado en el momento de incluir la armonización del territorio con los desarrollos de los sectores productivos y en

la articulación de la gestión ambiental con la del riesgo. Las CAR han sido modificadas desde su creación más de tres veces.

### EL CAMBIO CLIMÁTICO NO ES CULPABLE DE LOS ESTRAGOS QUE GENERAN LOS EPISODIOS DE CLIMAS EXTREMOS

Un escenario de debilidad institucional y de fortines políticos determina el manejo de concesiones y licencias que son la clave de la armonización del territorio con el desarrollo productivo de las regiones. En el caso de *Corporinoquia* el pávido papel que ha jugado en sintonizar el desarrollo económico con los límites de resiliencia de los ecosistemas explica en gran medida la emergencia. El cambio climático no es culpable de los estragos que generan los episodios de climas extremos. Culpable es la vulnerabilidad, que en Colom-

bia ha sido creciente y construida históricamente por dos factores interrelacionados: i) deterioro de los ecosistemas y ii) deficiente planificación del territorio y los sistemas productivos.

Encontrados los culpables de fondo y superada la situación de emergencia, debe construirse una respuesta que sirva como ejemplo a las demás situaciones de vulnerabilidad. Tal solución de largo plazo debe incluir en forma integrada la gestión ambiental y de riesgo, de tal forma que las características ecosistémicas del territorio y las actividades productivas estén en sintonía. Los agentes económicos actúan según unas reglas del juego establecidas. Si la institucionalidad ambiental estableciera límites a estas actividades a través de la herramienta clave del ordenamiento territorial y la aplicación de su legislación, el resultado sería otro. Pero cabe preguntarse la influencia que tienen los gremios en el país en la construcción y respeto de estas reglas del juego.