



CCI OCCIDENTE HACE PRESENCIA EN LA MESA TÉCNICA DE SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DEL VALLE DEL CAUCA

Santiago de Cali, 01 de agosto de 2022. La CCI Occidente asistió a la Mesa Técnica de Seguimiento a los Proyectos de Infraestructura del Valle del Cauca, citada por la Gobernación y en la que estuvieron presentes el bloque parlamentario del Valle, entidades del orden Nacional como ANI, INVIAS, ANLA, FINDETER entre otras, y agremiaciones del sector productivo del Departamento.

En la mesa se expusieron los avances y pendientes hasta el momento en referencia a los proyectos de infraestructura estratégicos para el Valle del Cauca: Vías del Samán, doble calzada Buga – Buenaventura, Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – accesos Cali y Palmira, dragado del canal de acceso a Buenaventura, Mulaló – Loboguerrero, aeropuertos del Suroccidente, ferrocarril de carga del Pacífico y Tren de Cercanías.

En lo que refiere a Vías del Samán, la gerencia del proyecto ilustró sobre los avances y aseguró que en el mes de agosto se contará con recursos para fondear el patrimonio autónomo y avanzar en los procesos para obras que saldrán a licitación en el mes de septiembre por valor de \$810 mil millones.

Sobre la doble calzada Buga – Buenaventura en lo que refiere a la parte que toma INVIAS, se anunció que se asumen 8,5 kms aunque se había proyectado tomar 10 kms pero resultaron situaciones inherentes a procesos prediales y compensaciones que estaba por fuera de lo que podría asumir la entidad. Al momento se encuentran operativos 7,5 kms.

La ANI puntualizó que el viernes 5 de agosto es la fecha de adjudicación del proyecto Buga – Buenaventura con recursos asegurados de alrededor de \$4 billones entre CAPEX (\$2,2 billones) y OPEX (\$1,8 billones) e interviene 126 kms con obras a lo largo de 21 Unidades Funcionales (UF) y donde no se tiene establecido el cobro de peaje.

En referencia al proyecto 5G Nueva Malla Vial del Valle del Cauca – accesos Cali y Palmira se menciona que deben surtirse consultas previas con cuatro comunidades que no se habían considerado en los desarrollos iniciales y la presentación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) en la Unidad Funcional 4 que comprende las obras entre Jamundí (Valle) y Villa Rica (Cauca). Esto es un tema que juega en contra del desarrollo del proyecto y que podría haber sido previsible por parte de la ANI en el proceso previo a la estructuración, sin embargo, se están realizando las gestiones en conjunto con el Ministerio del Interior para lograr radicar la documentación en el mes de octubre.



La gerencia del proyecto 5G puntualizó que se ha hecho el planteamiento a la ANI de iniciar con la Unidad Funcional 3 pues, en el esquema del contrato, esta unidad genera el 50% de los ingresos y ya se cuenta con los avances en temas sociales y ambientales; la construcción de esta Unidad puede dar inicio en marzo del 2023 habiendo radicado estudios ambientales por modificación de trazado, con lo cual también se posibilita el desarrollo paulatino de las unidades 1, 2 y 5 para las cuales ya se habría adelantado los correspondientes permisos ambientales.

Frente a lo anterior, desde la CCI Seccional Occidente, el director ejecutivo puntualizó que “se debe hacer acompañamiento y apoyar la gestión para que la obra inicie en el menor tiempo posible, principalmente para avanzar en la consulta previa con las comunidades y licenciamiento ambiental, es una petición tanto a la ANI como al conjunto de actores que hoy estamos aquí. Es la primera obra 5G adjudicada en la región e involucra una inversión de \$1,2 billones con sus correspondientes efectos en la generación de empleo y tracción económica que beneficia al sector de la infraestructura y sus conexos”.

Frente a la APP de iniciativa privada para el dragado de profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura, el presidente de la ANI expresó los causales frente a la declaratoria de fallido de la IP contenidos en la pasada Resolución emitida por la entidad en el mes de julio. Los argumentos giraron en torno a que no reúne los requisitos contenidos en la norma (Decreto 1082 de 2015) por lo cual no es posible continuar el trámite; el originador interpeló y señaló que tiene sustento suficiente para responder a las diecisiete consideraciones que conducen a la declaratoria, insistiendo en que este se halla contenido en el documento y sus anexos.

A su turno, el director ejecutivo de la CCI Occidente mencionó “(...) la ligereza con la que se realizó el análisis y evaluación del estudio suministrado por el originador, genera sobre el proyecto y el sector del infraestructura, un mal antecedente que conduce a la desconfianza. El dragado es una promesa cuyo cumplimiento es esperado por el sector productivo y las fuerzas vivas del Departamento: no llevarlo a cabo en este periodo de gobierno trae impactos negativos para la competitividad, no solo del puerto, sino de toda la cadena y los corredores viales conducentes a la zona portuaria de Buenaventura podrían quedar subutilizados. El llamado para la ANI es que de manera ágil y precisa se analice la información suministrada por el originador y se logre avanzar en la IP antes de finalizar lo que falta al actual Gobierno; también es necesario que el nuevo bloque parlamentario acompañe este proceso permanentemente hasta que exista una solución si es que la tarea pasa al Gobierno próximo”

Tanto la Gobernadora del Valle, como los gremios y los congresistas del Valle, se comprometieron a hacer seguimiento cercano y gestionar apoyos para



sacar adelante la obra, ya sea por APP o por el esquema de obra pública, posicionando el dragado como una prioridad regional.

Frente a la concesión Mulaló – Loboguerrero, al momento la ANI y el concesionario no han llegado a un acuerdo para el inicio de obras; se está en preconstrucción hace más de 6 años, inicialmente por falta de licencia ambiental, la cual fue otorgada en noviembre del 2021. No obstante, se ha roto el equilibrio económico del contrato por factores como el sobrecosto de los insumos para el proceso constructivo, la depreciación del tipo de cambio y demás inherentes al mismo, para lo cual se busca llegar a un acuerdo en donde se involucren todos los ajustes los cuales monetariamente ascienden a cerca de \$700 mil millones.

Los gremios presentes hicieron un llamado a que se alcance un acuerdo y se concreten los ajustes, pues a todas luces en términos de tiempo y costo resulta más favorable la compensación, que iniciar nuevamente el proceso, con lo cual había que esperar hasta 2026 o 2027 para contar con la vía. Es una solución integral en infraestructura que acerca en aproximadamente 50 kms el puerto de Buenaventura y reduce los tiempos de transporte en cerca de una hora; hace parte de una solución intermodal que articula con el corredor Pacífico – Orinoquía, por donde puede movilizarse un gran volumen de carga agroalimentaria derivado de la expansión de la frontera agrícola.

Frente a Aeropuertos del Suroccidente, la concesión del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón (ABA) se proyecta hasta mayo de 2023 para que el empalme con la AEROCIVIL – quien entraría a administrar y operar la terminal – resulte óptimo; ya se han desarrollado mesas de trabajo frente al tema con el apoyo de la ANI. Se ha presentado una iniciativa privada la cual está en etapa de factibilidad y sobre la cual el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió cerca de 130 observaciones, las cuales serán contestadas por el actual concesionario; se contempla también la opción de prorrogar el contrato de concesión hasta octubre de 2023.

Para el ferrocarril de carga del pacífico, se ha avanzado en la consecución de los recursos y este fue un tema relevante en la comisión de empalme de transporte. Desde la ANI se puntualizó que la comisión propuso cambiar el trazado, por lo que será una tarea a avanzar en el próximo gobierno.

Por su parte, respecto del tren de cercanías, la FDN señaló que en mayo se contaría con estudio de factibilidad completo para, posteriormente, avanzar en las autorizaciones y aprobaciones que dan inicio al proceso de selección.