

Vías 4G y otras obras generarán recaudo por valorización

El ministro de Transporte, Guillermo Reyes, dice que, así como se hará con el proyecto del canal del Dique, en todas las obras nacionales se empezará a revisar qué dueños de predios se beneficiarán con cada una para cobrarles valorización. La cuantía está por determinarla Minhacienda. Además, se estudiará el estado de los peajes. [Economía/1.6](#)

Gobierno empezará a recaudar la valorización por obras en concesión

El ministro de Transporte, Guillermo Reyes, dice que habrá revisión a peajes, pero no para quitarlos, porque son claves en estabilidad fiscal. Habrá más estímulos a movilidad eléctrica.

OMAR G. AHUMADA ROJAS - SUBEDITOR DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS | [@omarahu](#)

En medio de las necesidades fiscales del país y luego de que la administración anterior expidió el decreto 1255 del 21 de julio del 2022, el gobierno del presidente Gustavo Petro iniciará de lleno las actividades para realizar el cobro de la contribución nacional de valorización, un gravamen creado desde el 2016 para recuperar los costos o participación de los beneficios generados por obras nacionales de interés público o por proyectos de infraestructura en diferentes regiones del país.

En entrevista con EL TIEMPO, el ministro de Transporte, Guillermo Reyes, reveló que este cobro se hará no solo para obras que se realizarán como la del Canal del Dique, sino por vías ya avanzadas como las concesiones 4G, programa que ya tiene un avance promedio del 68,02 por ciento hasta agosto de 2022.

¿Cuáles han sido las primeras decisiones que se han tomado?

El Runt es la primera. Cuando la administración anterior hizo un proceso para adjudicar la nueva plataforma a 10 años, dejó un tiempo sin quien se encargara, porque los que se ganaron el proceso licitatorio empiezan desde abril del 2023 y este termina el 30 de septiembre. Citamos a los adjudicatarios. Hay que definir el tema tecnológico y en el financiero cómo se va a cobrar durante este periodo de nueve meses porque no habrá contrato y las condiciones las tendremos que hacer a través de un otro sí.

¿Cómo van las acciones frente al Canal del Dique?

En la consulta se había omitido incluir a los afrodescendientes, entonces iniciamos un proceso de conversaciones. Dijeron que estaban de acuerdo, nadie se opuso. La Ministra de Ambiente también hizo observaciones en torno al licenciamiento ambiental. Las comunidades suelen pedir beneficios sociales, como algún tipo de barreras contra el crecimiento del agua, vías terciarias o divulgación y pedagogía. Estamos a la espera que nos digan qué es lo que piden concretamente. Son temas que tendremos que incluir a la hora de decidir si se adjudica o no, porque todavía no está claro si se va adjudicar o no.

¿Según lo anunciado para este proyecto, también cobrarán valorización en todas las obras nacionales?



El ministro de Transporte, Guillermo Reyes, dice que para resolver dificultades en obras se está priorizando el diálogo sobre los tribunales de arbitramento. FOTO: MAURICIO MORENO. EL TIEMPO

34,7
billones
de pesos

ESTE ES EL VALOR
DE LA INVERSIÓN
EN OBRA, HASTA
AGOSTO, DEL
PROGRAMA DE
CONCESIONES 4G.

Hay una norma que el Presidente quiere que hagamos efectiva, ahora en toda concesión y en toda obra de esta naturaleza, y es determinar si, en las obras que se van a hacer en el Canal del Dique, hay personas dueñas de predios que se logren beneficiar con estas obras y se les va a cobrar una valorización. Lo mismo vamos a hacer en todas las concesiones.

Algo que hasta hace poco se reglamentó.

Así es y además es darles un beneficio a las comunidades que viven en esas zonas que son pobres,

que no tienen ingresos ni fuentes propias para poder hacer obras civiles para el mejoramiento y para el bienestar de la población. Es que todo genere un recurso que se invierta en esas poblaciones. Lo que vamos a hacer está a punto de definirlo el Ministerio de Hacienda, cómo serían esos cobros y en qué cuantías. Bien se pagarán con recursos o se entregarán tierras, como dijo el Presidente. Eso lo vamos a hacer en todas y lo haríamos en el Canal del Dique.

¿Incluirá obras ya ejecutadas, cierto?

Incluso el alcalde de Cartagena dijo que hay que mirar porque dicen que en el Canal del Dique hay unos grandes terratenientes que saldrían muy beneficiados de estas obras.

¿También en las de Inviás?

Incluye solo concesiones, pero vamos a revisar en el Inviás en qué orden se puede cobrar, si hay beneficios, la valorización.

¿Qué han hecho en las concesiones con dificultades?

Ya se firmó en Cali con ocasión del diálogo de Propacífico, el contrato, para empezar obras de la vía Buga-Buenaventura. Esperamos que este mes a finales ya tengamos interventoría y pueda empezar la

construcción. El segundo es el tema de Mulaló-Loboguerrero. Otro tribunal de arbitramento, pero con los tribunales se frena todo. El Presidente dijo que el Gobierno no se va a prestar a estos carteles de arbitraje que hay.

En el Congreso de Asobancaria me reuní con presidentes de bancos, que estaban con el deseo de tener algún grado de confianza con este gobierno frente al modelo de concesiones y peajes. Logramos que se sentara el presidente de la ANI con María Lorena Gutiérrez (presidenta de Corficolombiana), ya llevaron un documento de qué era lo que quería, cuál era la posición de la ANI y la idea es que dejemos resuelto el tema.

Esa concesión pidió liquidar el contrato.

Queremos que ojalá para estos primeros 100 días Mulaló-Loboguerrero esté reiniciando obras. Hemos encontrado una problemática muy grave con lo de los peajes, ya que estamos hablando de concesiones.

¿Qué hay al respecto?

Aquí hay una estigmatización contra la palabra peajes. Como a cualquier impuesto, a nadie le gusta pagar un peaje, aunque sirve para financiar el modelo de obra concesionada y para el mantenimiento de las obras. Hay algunos

que siguieron en el tiempo a pesar de que la concesión terminó. Estamos en la tarea de definir cuáles son. Hay quienes dicen que los peajes deberían ir entre tantos kilómetros, pero en nuestra geografía no es posible. Es revisar cuáles peajes cumplieron su propósito, cuáles habría que revisar en tarifas y cuales se podrían terminar. Hay otros que hay que reactivar porque esto tiene un impacto fiscal. En próximos días lo haremos. Queremos revisar todo esquema financiero de los peajes.

Pero el mensaje no es que los vayan a quitar.

Es que si los quitamos los tenemos que cambiar por otro modelo. O valorización o plusvalía, entonces usted no puede decir que va a acabarlos porque tiene un problema de responsabilidad fiscal. La gente se pregunta a veces por qué un peaje vale más que otro o por qué un peaje vale más cuando tiene túneles, viaductos y las vías como tal exigen una tarifa superior.

¿Sería una negociación con cada concesión?

Lo estamos haciendo como un ejercicio tanto en los que tiene su cargo el Inviás, la ANI y los que tienen los municipios. Estamos comprometidos en resolverlo y que sea un tema equilibrado.

¿Cómo acelerar la transición para 17 millones de vehículos?

Tributariamente. El Gobierno tiene para esta reforma beneficios tributarios para la importación y para quienes adquieran vehículos eléctricos. El Presidente le apuesta muy fuerte el tema de taxis eléctricos, que pueda haber una conversión y que los taxistas cambien sus vehículos eléctricos con beneficios. También motos eléctricas y transporte público eléctrico.

¿Y para el carro particular?

Estos beneficios son para transporte público masivo y las motos, el sistema que más usan los ciudadanos de estratos bajos. Al tema de vehículos particulares, la reforma tributaria pide beneficios que se establezcan a los que cambian los vehículos de gasolina y diésel a vehículos eléctricos. Hay varios interesados como General Electric y Tesla. Es todo un proceso de transición. Lo primero tenemos que generar una cultura y una política pública que ya hace parte Plan Maestro de Transporte.