

No más peajes en el acceso norte al Valle de Aburrá

*Elaboró Andrés Trigos
Observatorio Económico de Antioquia*

Concesión del norte del Valle de Aburrá, una concesión que ya se pagó y sobró

El contrato de concesión 97-CO-20-1738 firmado entre la gobernación de Antioquia en cabeza de Álvaro Uribe Vélez y el ccesionario Hato Vial S.A. fue firmado el 5 de noviembre de 1997 y contemplaba seis objetos contractuales:

1. Rehabilitar y operar la troncal Niquia – El Hatillo
2. Construir la segunda calzada para esta troncal y el ramal de acceso a El Hatillo.
3. Diseñar, construir y operar tercer carril occidental Niquia - Parque de las Aguas.
4. Vía alterna: rehabilitación y operación de los sectores Acevedo – Copacabana, Girardota – El Hatillo y construcción del sector Copacabana – Girardota, que incluye túnel de 830 metros.
5. Construcción y mantenimiento de la infraestructura.
6. Financiación de la inversión.

El desarrollo de este objeto contempla el desarrollo en tres fases, financiadas así a pesos de 1997:

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. Diseño: | \$ 900.000.000 |
| 2. Construcción | \$ 60.949.000.000 |
| 3. Fase operación | \$ 62.471.000.000 |

Otros costos -Sistema de control, predios, redes y drenaje- se valoraron en \$46.567.000.000 y el valor total de la inversión ascendió a \$170.888.000.000. El pago de la inversión sería mediante el recaudo de peajes en cuatro estaciones Niquia, Acevedo, Parque de las Aguas y Hatillo, que luego fue modificado a dos. En la vía alterna se pagaría el 50% del peaje. Las cláusulas establecen que la concesión de ninguna manera podrá superar los 231 meses y que podrán hacerse acuerdo de voluntades para suspender la ejecución del contrato sin que este tiempo se compute para el plazo contractual.

El otrosí número 15 modificó el alcance del objeto e incluyó la construcción de la vía hasta Barbosa, variante a Cisneros y vía a Don Matías. Además, el plazo se extendió hasta 2018 y el valor contractual se elevó a 283 mil millones (pesos de 1997) y la clausula de ingresos esperados, para ejecución total de la obra en el tiempo, a 392 mil millones, en pesos del año en referencia.

El otrosí 23 hizo otras modificaciones y estableció que la concesión no puede superar la fecha del 14 de abril de 2021 y el ingreso esperado por valor de 433 mil millones,

a pesos de junio de 1997, que es el mismo del otrosí 15 con adición de obras complementarias por 40 mil millones.

Según información entregada por la Gobernación de Antioquia las obras contractuales estipuladas en el alcance del otrosí número 15 por 392 mil millones están financiadas y los ingresos esperados a octubre del 2020 llegaron a 404 mil millones, en pesos de 1997 (1.4 billones en pesos de octubre de 2020). Eso indica que para financiar el programa estipulado en el otrosí 23 -que agrega obras complementarias- la concesión debería recaudar 29 mil millones faltantes. Los ingresos esperados descritos por 404 mil millones se lograron en un 65% por el recaudo de los peajes Trapiche y Cabildo, 15% por el peaje de Niquia y 20% por el aporte de los concedentes. Estos cálculos deben tomarse de forma preliminar debido a que la Gobernación de Antioquia y el Área Metropolitana han hecho acuerdos para participar de estos desarrollos a través de los ingresos del peaje Pandequeso.

La concesión en total ha tenido inversiones por 2.12 billones, de los cuales 715 mil millones (33.6%) pertenecen a objetos contractuales ajenos a los otrosíes 15 y 23 que comprenden el núcleo del contrato. Sobre los pagos, inversiones y gastos de la concesión, como se muestra en la tabla siguiente, a septiembre del 2020 las inversiones en Capex (construcción) ascienden a 526 mil millones y el Opex (mantenimiento) a 279 mil millones, ambos datos en lo corrido del periodo.

RESUMEN DE PAGOS (1997-2020) A precios octubre 2020	OTROSI 15	OTROSI 23	Otros rubros	A SEPTIEMBRE 2020
CAPEX				
INVERSION POR TRAMOS	339.633.843.868	7.759.527.698	523.288.893.546	870.682.265.112
INFRAESTRUCTURA DE OPERACIÓN- CONSTRUCCION	2.316.996.865		996.556.737	3.313.553.602
INFRAESTRUCTURA DE ILUMINACION	3.997.976.920		0	3.997.976.920
SEÑALIZACION Y PAISAJISMO AMBIENTALES.	4.126.945.863	17.145.051	2.020.463.426	6.164.554.340
SOCIALES.DISEÑOS Y REDES	30.392.523.384	9.690.971.318	61.636.823.098	101.720.317.801
PUENTES PEATONALES	4.950.425.356		0	4.950.425.356
GERENCIA DEL CONCEDENTE	11.033.464.418		6.995.484.776	18.028.949.194
INTERVENTORIA- CONCEDENTE	17.901.853.323	3.308.362.803	28.956.616.755	50.166.832.882
CONTROL DE CALIDAD	12.198.789.151	245.284.575	15.275.960.749	27.720.034.475
MANTENIMIENTO PERIODICO	0		13.764.582.697	13.764.582.697
URBANISMO	0		1.127.994.641	1.127.994.641
PREDIOS Y GESTION PREDIAL	100.207.482.311		33.526.895.564	133.734.377.874
TOTAL CAPEX	526.760.301.460	21.021.291.445	687.590.271.989	1.235.371.864.894
OPEX				
MANTENIMIENTO RUTINARIO	65.145.887.261		7.237.681.476	72.383.568.737
ADMINISTRACION CONCESIONARIO	51.925.512.923		2.012.282.256	53.937.795.179

COSTOS OPERACIÓN VIAS	44.523.536.687		2.599.565.468	47.123.102.155
ADMON PEAJE TRAPICHE Y CABILDO	64.986.348.986		0	64.986.348.986
ADMINISTRACION PEAJE NIQUIA	38.044.298.772		0	38.044.298.772
ESTRUCTURACION FINANCIERA	2.458.753.755		0	2.458.753.755
SEGUROS	2.586.386.879		1.542.518.909	4.128.905.788
GRAVAMEN FINANCIERO	7.221.522.602		2.119.967.650	9.341.490.252
COMISION FIDUCIARIA	2.761.244.112		0	2.761.244.112
TOTAL OPEX	279.653.491.977	0	15.512.015.759	295.165.507.735
FINANCIACION				
TOTAL FINANCIACION	527.001.615.389	7.998.632.901	1.642.833.764	536.643.082.054
INVERSION OTROS RECURSOS				
TOTAL INVERSION OTROS RECURSOS	49.091.428.774	0	10.187.449.784	59.278.878.558
TOTALES POR MODELO	1.382.506.837.598	29.019.924.346	714.932.571.296	2.126.459.333.240

Es oportuno mencionar que los 714 mil millones cargados como costos de la obra (en la tabla anterior como **Otros Rubros**) hacen parte de la expedición de más de 25 otrosíes que modificaron las condiciones y obligaciones iniciales de la obra pero que a su vez otorgaron una fuente de financiamiento a dichos cambios.

No tiene lógica financiera ni operativa que estos peajes financien la IP Vías del Nus.

Los accionistas son las empresas MinCivil, SP Ingenieros y Construcciones el Condor, su valor es de 3.2 billones a un plazo de 30 años para operar 157 kilometros, actualmente tiene cinco unidades funcionales para operar entre el Alto de Dolores y la Pradera, con un avance total al 83.32%. Al terminar la concesión del norte de Valle del Aburrá está se añadiría a Concesión Vial IP Vías del Nus como la unidad funcional seis. Incorporar la ruta Bello – Hatillo y variante a Don Matías es clave para la concesión porque significa incorporar cuatro de las cinco estaciones que tendrá la concesión: Niquia, Trapiche, Cabildo (como estación de control de Trapiche), Pandequeso y Cisneros.

Su apalancamiento se dio por crédito de 595 mil millones con Davivienda y la Financiera de Desarrollo Nacional y 270 mil millones de Equity puesto por los inversionistas. Contractualmente las estaciones de peaje aumentarían su valor ya que, sin incluir la tasa de seguridad, Niquia pasaría de 2.100 pesos a 2.800 (precios del 2015), Trapiche y Cabildo a 10.800 (7.900 a precios 2015), Pandequeso de 6.400 a 8.900 y Cisneros de 7.900 a 16.900. Este modelo lleva a que el peso de la unidad funcional 6 sea del 30% y de la unidad funcional 3 (peaje Cisneros) del 35%.

Estas cifras, sobre la importancia de cerca de la tercera parte, se hacen dudosas por la marcada participación de estos peajes (los de Hato Vial) en la concesión (4 de 5),

en el tránsito de vehículos (cerca de 10 millones de vehículos) y los ingresos por 90 mil millones en promedio, cifras a 2019 que fue un año típico.

Para el análisis sobre tráfico y recaudo solo se tuvo en cuenta los pasos no exceptuados, que son sobre los cuáles pueden suponerse ingresos ciertos. Si se incluyeran los exceptuados las cifras podrían incrementarse en un 15%. También es importante analizar que, aunque se encuentran desagregados los datos entre los peajes de Trapiche y Cabildo con los de Niquía, en algún momento pueden interpretarse como un dato único en el tráfico (el de Trapiche y Cabildo) y como un dato compuesto en el recaudo (Trapiche + Niquia) debido a que hay una importante tendencia a que los vehículos que transiten por uno lo hagan por el otro y a que la tarifa de Niquia es descontable de Trapiche.

Si el proceso de concesión se hubiera integrado en el año 2019, el peaje de Cisneros, actualmente operado por la concesión IP vial del Nus, representaría el 7.1% del tráfico total de la concesión. Si se hiciera el ejercicio de tomar el tráfico de Trapiche y Cabildo únicamente -suponiendo que se paga un solo peaje-, el tráfico de Cisneros representaría el 15.1%.

	TRÁFICO		
	CISNEROS	TRAPICHE Y CABILDO	NIQUÍA
2016	431.947	4.513.095	4.335.886
2017	645.822	4.687.810	4.513.666
2018	719.808	4.749.735	4.550.322
2019	771.197	5.080.734	4.868.018
2020	675.384	2.763.758	2.016.346

Un análisis más concreto puede verse en el tráfico promedio diario, que para el peaje de Cisneros es supremamente bajo respecto a los TPD de la concesión Hatovial.

	TRÁFICO PROMEDIO DIARIO		
	CISNEROS	TRAPICHE Y CABILDO	NIQUÍA
2016	1.183	12.365	11.879
2017	1.769	12.843	12.366
2018	1.972	13.013	12.467
2019	2.113	13.920	13.337
2020	1.850	7.572	5.524

En el recaudo es dónde se más hace evidente la necesidad que sea Hatovial, una concesión ya terminada, la que financie el proyecto IP Vías del Nus. El peaje de Cisneros participó solo en el 7.8% de recaudo total de la suma de los tres rubros (Cisneros, Trapiche y Cabildo y Niquía) y con los incrementos presupuestados de tráfico y de valor -al doble del actual- las estimaciones permiten asegurar que su participación rondaría el 20%.

El acuerdo hecho, para que el peaje de Niquía sea retirado sólo representa que dejen de cobrarse 1 de cada 5 pesos de los peajes del norte del Valle de Aburrá y tratándose de una vía con su contracción terminada no existe razón para aceptar dicho acuerdo.

Estos peajes subsisten por el interés particular y no del interés general.

Las vías de cuarta generación estipularon en su reglamentación legal los proyectos de iniciativa privada. En estos, el sector privado asume todas las fases, contando con algunas ayudas públicas en el financiamiento (hasta el 20%, según lo mandado en la Ley de APPs, Ley 1508 de 2012) y su propuesta va a licitación pública donde el originador (el consorcio privado que propone la realización del proyecto) tiene todo por ganar. Esto clave pues muestra como con una maniobra quieren quedarse con la concesión al Norte del Valle de Aburrá.

Los términos en este tipo de proyectos son ajustados por los concesionarios de un banco de proyectos de la ANI. Esta modalidad creó condiciones especiales y de mayor responsabilidad a los concesionarios ya que el Estado no asume las mismas responsabilidades que otros modelos de negocio, por ejemplo, en este caso no se reciben vigencias futuras para construcción de la vía.

En la concesión Vías al Nus construcciones El Cóndor tiene una participación del 21.1% y sus socios más relevantes son las firmas Mincivil (51.8%) y SP Ingenieros (22.2%). Es importante explicar que Odinsa es un jugador en la concesión Hatovial pero no lo es en Vías del Nus porque para los años 2015-2016 MinCivil y Condor vendieron su participación dentro de Odinsa ante la posesiva presencia de Argos dentro de la empresa y además, MinCivil compró la participación de Odinsa en Hatovial y se hizo la cesión de participación de Odinsa a MinCivil en vías del Nus. Es por eso que, aunque la ahora filial de Argos no aparece en Vías del Nus sus intereses se mantienen en ella, como se explica en su informe de emisión de bonos de agosto del 2020 este negocio es clave porque *“Por ejemplo, el proyecto Vías del Nus es una extensión de la Concesión Hatovial”*.

Otro de los jugadores es Condor. Para el cuarto trimestre del 2019, el informe financiero de Condor evidenciaba dos realidades. Por un lado, son accionistas del 21% de la concesión Hatovial, información ratificada en informe del 2020 y por otro referencian de forma textual que la construcción de día vía estaba completada al ciento por ciento.

Una revisión somera a los demás accionistas de la IP Vías del Nus pone en evidencia que los accionistas replicaron sus intereses en las acciones de la Concesión Hatovial. La prueba más evidente es que el señor Ricardo López Lombana pasó de ser (o lo sigue siendo) gerente de Hatovial a serlo de la IP Vías al Nus.

Algunas conclusiones

1. Que durante el 2019 el tránsito de los vehículos por los peajes de Trapiche, Cabildo y Niquia haya sido cerca de 10 millones de vehículos y por el peaje de

Cisneros cerca de 770 mil vehículos, explica la baja proporción en la que los vehículos que pasan por los primeros pasan por el segundo. Esto, sin tener en cuenta que los vehículos que se dirigen a la variante Don Matías también transitan los peajes de Niquía, Trapiche y Cabildo.

- 2.** Que los ingresos de los peajes de la concesión Vinus, tomando como ejemplo el año 2019, recaigan sobre los peajes actuales de Hatovial (90 mil aproximadamente) y no sobre Cisneros indica el desbalance del modelo financiero.
- 3.** Las condiciones de actuales de desarrollo y construcción de la concesión Hatovial están cumplidas. La vía debe ser devuelta y cualquier concesión nueva, de existir, debe analizarse desde cero y desde el enfoque del mantenimiento de la actual.