



## RECONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE Y CONTRATACIÓN EFICIENTE

Intervención del Dr.  
**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**  
Presidente Ejecutivo de la  
Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI

Sesión Solemne de Instalación  
8º Congreso Nacional de la Infraestructura

Cartagena de Indias, noviembre 16 de 2011

## **LOS RETOS Y LAS PERSPECTIVAS DEL SECTOR**

De la infraestructura depende la suerte de las actividades productivas y el bienestar de los compatriotas.

La coyuntura nos plantea inmensos retos: la globalización, demanda de nosotros un sistema de transporte que nos lleve de manera fácil a las costas, para compensar el absurdo de haber erigido las fábricas tan lejos de los mares.

Son retadoras las perspectivas del sector: el sólo TLC con los Estados Unidos estimulará incrementos notables de nuestro comercio exterior y la inversión crecerá en el país 19%. El boom minero-energético demandará nuevos desarrollos en los modos férreo y fluvial, y si no apuramos el paso, los puertos colombianos podrían verse afectados por un déficit de capacidad de 24.4 millones de toneladas hacia el 2020. La reconstrucción de los sistemas vial e hidráulico, duramente golpeados por la ola invernal, demandará cuantiosas inversiones.

Pasa la economía por un buen momento, y crecerá a tasas que podrán superar el 5% en los próximos años. La locomotora de la infraestructura deberá ser el gran motor. Las razones anteriores invitan al optimismo.

## **EL REQUISITO INELUDIBLE DEL MULTIMODALISMO**

Estos desafíos requieren de una política decidida, que rescate de su postración al río y al ferrocarril. El sólo potencial del carbón depende de los fletes más baratos que ofrecen tales modos de transporte. Un estudio de Incoplan, estima que el uso de la carretera para el transporte del mineral implica sobrecostos hasta del 80% frente a la opción del sistema intermodal tren-río.

Más del 50% del costo logístico de las empresas, se debe a la ausencia de un sistema que articule adecuadamente las ventajas comparativas de los distintos modos de transporte. El último informe de competitividad también corrobora las ventajas del multimodalismo en materia ambiental. Un camión transporta una tonelada a través de 23 km con un litro de gasolina, mientras que una barcaza transporta esa tonelada a lo largo de 250 km, con el mismo litro de gasolina.

## **LOS COSTOS DEL REZAGO**

Históricamente ha sido tímida la inversión en el sector con relación al PIB. Apenas ha bordeado niveles del 1%. La dinámica de los próximos años deberá superar con creces tal indicador. La teoría nos dice que el sólo aumento del 1% en el stock

de carreteras se asocia con un incremento del 0.42% en el PIB, y que una reducción del 1% en los costos de transporte, aumenta las exportaciones en medio punto.

Los altos costos del rezago, derivan en una gran pérdida de competitividad para el aparato productivo. Baste decir que los desvíos causados por la baja calidad de las vías hacia las costas y por la falta de corredores completos y articulados, generan sobrecostos promedio de \$500.000 por cada viaje. Como si lo anterior fuera poco, los daños causados a la infraestructura por la ola invernal, han derivado en incrementos en los fletes que oscilan entre el 50% y el 90%.

## **EL GOBIERNO SANTOS: ASPECTOS POSITIVOS**

Coincidimos con la prédica del Buen Gobierno en el manejo de la infraestructura. Plausible, ante todo, el objetivo de institucionalizar el sector transporte, rescatándolo de las garras de la informalidad y la politiquería, con el fin primordial de tecnificar las dependencias del Ministerio.

Un informe reciente de la CEPAL y de la OECD, reitera que la falta de institucionalidad se convirtió en la causa principal del rezago de la infraestructura colombiana. Lo anterior, en contraste con los avances logrados en los últimos años en otras áreas como la energética y la de telecomunicaciones, gracias precisamente a que contaron ellas con institucionalidades fuertes, y con reglas claras para la participación de los privados en tales actividades.

Detrás de la tecnificación del Ministerio, pretende el Gobierno poner en marcha la sana política de evitar licitaciones de proyectos con niveles precarios de estudios y diseños. No cabe duda que la práctica de los “buenos proyectos” reducirá el volumen de conflictos jurídicos que gravitan alrededor de los contratos y evitará también la frustración de las obras fallidas, inconclusas o desfinanciadas.

El Ministro Cardona impulsó una política presupuestal generosa para la “preinversión” de los proyectos, lo que a su vez servirá para reivindicar el papel tantas veces menospreciado de la ingeniería de consulta.

Saludamos con optimismo la reciente creación de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, dotada de los mejores criterios de dirección y administración, para liderar la estructuración adecuada de los proyectos de participación privada. Acertada la decisión de ubicar en la ANI las concesiones viales, portuarias, férreas e incluso las aeroportuarias.

Deben reconocerse los logros alcanzados por el titular de la Cartera de Transporte al destrabar los aspectos claves de las obras del aeropuerto El Dorado, e igualmente, la diligencia con que el funcionario lideró personalmente las emergencias causadas por la ola invernal en las regiones.

## **PROYECTOS NO LICITADOS A TIEMPO**

A pesar de lo anterior, se incurrió en el descuido de no impulsar desde el comienzo las licitaciones de los corredores integrales de mantenimiento que ya se encontraban diagnosticados desde la Administración Uribe, y de la segunda parte de los corredores arteriales de competitividad iniciados también en el Gobierno anterior, y que disponían de diseños completos desde comienzos del presente año. Hubieran contribuido esos proyectos a dinamizar la economía, mientras llegan las nuevas obras. El Invías pareció centrar sus energías en la atención de las emergencias invernales, y no buscó espacios para gestionar los recursos e impulsar desde meses atrás tales proyectos.

## **LA CRÍTICA GENERALIZADA A LA INGENIERÍA DE BIEN**

Presionado tal vez por las dificultades de algunas obras heredadas, el Ministerio hizo críticas generalizadas contra los contratistas. Se les acusó de incrementar indebidamente el valor de los contratos, y de no contar ellos con el debido músculo financiero. Derivó lo anterior en que algunas instancias de control mirasen con excesiva prevención las tareas realizadas por un sinnúmero de empresas de bien, y la generalización tuvo un alto costo, en cuanto derivó en el nerviosismo injustificado en los medios financieros.

No cabe duda que a los funcionarios de la Cartera de transporte les corresponde, más bien, el deber de salvaguardar el honor y la dignidad de la ingeniería de bien, y de señalar con nombre propio a quienes faltan a sus deberes contractuales. A la postre el trato despectivo hacia los contratistas, los puso en la condición de contrapartes del Estado, cuando debe entenderseles como socios de propósitos comunes.

## **LOS ANTICIPOS EN LOS CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA**

Por cuenta de los afanes mal administrados, se adoptaron medidas precipitadas que limitaron los anticipos para los contratos de obra pública. Esta decisión no estuvo precedida por una evaluación de impacto, y mucho menos por un estudio de mercado para aclarar si las firmas medianas de ingeniería podían responder con su propio capital de trabajo. Insistimos en que la medida es anti técnica, en cuanto el valor del anticipo debe asociarse con el flujo de caja, los plazos, y las características de los proyectos. También fomenta la concentración en cabeza de las grandes empresas que cuentan con amplio músculo financiero. La decisión fue especialmente lesiva, en cuanto coincidió con la demora extrema en los pagos del Invías a los contratistas.

## **LA IMPORTANCIA DE LA GESTIÓN CONTRACTUAL**

Fue evidente la falta de dinamismo en la gestión contractual relacionada con los proyectos en ejecución. Tal hecho generó atrasos y problemas en algunas obras que van a ser esenciales para el TLC en el corto y mediano plazo. En los últimos meses, los contratistas de obra pública o los concesionarios tropezaron con la ausencia de coordinación entre los entes contratantes y la autoridad ambiental para efectos de las licencias respectivas. En el Inco se presentaron demoras injustificadas en los permisos requeridos para poner al servicio las obras, y la falta de decisiones oportunas puso en dificultades la reversión a la Nación de algunas concesiones. Pareciera que el Inco descuidó estas tareas, para dedicarse de manera casi que exclusiva a la organización de la nueva ANI.

## **LA INVERSIÓN EXTRANJERA**

Comparte el gremio el sentido de la invitación que hace el Gobierno a los inversionistas extranjeros, con la esperanza de que en este frente haya reciprocidad, a fin de que las firmas nacionales de ingeniería también puedan hacer presencia en otras latitudes. Varios de los países que nos han visitado por estos días, valga la verdad, difícilmente abren las puertas a los ingenieros colombianos.

Somos conscientes del espacio que abre el país a la inversión foránea, dadas las amplias perspectivas que ofrece la infraestructura nacional. La propia Cámara ha bendecido importantes matrimonios entre nacionales y extranjeros a través de los cuales se ejecutan hoy obras de la mayor trascendencia.

Pero el Gobierno deberá tener especial cuidado con el perfil de los eventuales socios extranjeros. No sólo a la luz de algunas experiencias fallidas del pasado, en proyectos tales como Commsa, el Túnel Misael Pastrana en la vía del Llano, y Porce II, sino también en razón de que debemos evitar que las empresas visitantes trasladen al escenario nacional las dificultades económicas que puedan estar afrontando como consecuencia de la crisis mundial. Del continente europeo nos han visitado empresas de postín, pero también algunas sin músculo financiero y técnico, y lo que es peor, sin músculo ético, como ya lo hemos denunciado ante el Señor Ministro de Transporte.

## **LA LEY DE INICIATIVA PRIVADA**

En cuanto al proyecto de Ley presentado recientemente a consideración del Congreso de la República, con el objetivo primordial de incentivar el mecanismo de la "iniciativa privada" para el desarrollo de las obras, confiamos en el trámite

responsable y ordenado en las dos Cámaras. La figura de la “iniciativa privada” existe desde tiempo atrás en la legislación colombiana, sin que los incentivos previstos allí para los particulares, hubiesen despertado ni motivado el interés de los empresarios. El espíritu del proyecto apunta, por ende, a mejorar y fortalecer el régimen de estímulos para los particulares originadores de las propuestas respectivas. Esperamos que la discusión refleje en el Congreso el resultado de un verdadero ejercicio de concertación entre el Gobierno y el sector privado.

## **LA BAJA EJECUCIÓN PRESUPUESTAL**

Dicho lo anterior, debemos advertir que los rezagos del sector no podrán ser enmendados, en cuanto el país no sea capaz de superar los niveles históricos de baja ejecución presupuestal, causados a su vez por la ineficiencia de los entes contratantes. Tanto así, que debieron ser ingentes los esfuerzos desplegados para impulsar el gasto contracíclico, incluso a través de una consejería especial, en la pasada crisis internacional. Ha sido tradicional la parsimonia de la burocracia en este frente. No bastan los recursos, si ellos no se ejecutan en el tiempo debido. Los datos del propio Ministerio de Hacienda confirman que la velocidad de ejecución en el sector transporte ha sido ineficiente:

En sus mejores años de ejecución -2007 y 2009- el Inco y el Invías no habían superado niveles del 37% y 53% del presupuesto al mes de noviembre. A octubre del presente año, el Inco y el Invías sólo han ejecutado el 39% y el 32.1% de sus presupuestos, respectivamente.

## **EL IMPERATIVO DE “LA CULTURA DEL MANTENIMIENTO”**

En relación a la ausencia de una verdadera política de mantenimiento de las obras, desde el 2004 el Gobierno puso de presente la gravedad del problema. En un Conpes de ese año, se reiteró que la falta de cuidado periódico de las vías, incrementa en 3.5 veces los costos de reconstrucción. También vale la pena insistir que los costos de operación de los vehículos se multiplican en función inversa al índice de estado de las vías.

A este respecto, hemos propuesto fórmulas como la creación de fondos especiales o la posibilidad de que los contratos de obra pública incluyan también la obligación al contratista de hacer conservación por un tiempo determinado. Lo anterior, sin perjuicio de avanzar en la contratación de nuevos “corredores integrales de mantenimiento”, dado el éxito alcanzado en el pasado por este tipo de programas.

Frente a esta problemática, la Nación deberá aclarar si la responsabilidad de mantener las vías regionales es de su resorte, o si por el contrario son los entes

territoriales los que deben asumir tal competencia. El Gobierno anterior creó confusión al respecto. Asumió, sin que le correspondiese, la construcción de las vías regionales, sin que luego los territorios respondiesen por el mantenimiento de las mismas.

### **RECURSOS SUFICIENTES, PERO...**

Superar este tipo de talanqueras, se vuelve un deber ineludible: son inmejorables las perspectivas de la locomotora de la infraestructura, y además cuenta el país con recursos suficientes para avanzar en tal propósito. La decisión del Gobierno de mejorar las apropiaciones para el sector, se refleja ya en un incremento del 37% en el presupuesto del año entrante. También acudirá luego a las acciones de Ecopetrol, y a los recursos especiales del Fondo de Adaptación con la misma finalidad. La reforma al sistema de regalías se comprometió igualmente en grado sumo con la inversión en infraestructura, y es evidente el deseo de los particulares y los inversionistas, de participar activamente en el desarrollo del sector.

Tenemos al frente, por ende, la liquidez y las oportunidades de financiación que no tuvieron otros en el pasado para encarrilar adecuadamente la locomotora. De allí la necesidad de que los recursos se ejecuten eficazmente, y de que las obras no perezcan por falta de mantenimientos rutinarios.

### **LOS INCONVENIENTES DEL ESTATUTO ANTICORRUPCIÓN**

No desconocemos algunos aspectos positivos de la Ley 1474-2011, por medio de la cual se adoptó recientemente el llamado Estatuto Anticorrupción. Resaltamos las restricciones establecidas allí para las adendas sucesivas en los pliegos licitatorios, a través de las cuales se daba cabida, a última hora, a los intereses de los ofertantes inescrupulosos.

Pero se ensañó el Estatuto Anticorrupción con las empresas de interventoría, en aspectos que ameritan pronta revisión. De lo que se trata es de facilitar el mejoramiento y no la muerte inmediata de las firmas interventoras. El artículo 5° de la Ley, inspirado en un fundamentalismo inútil, sustrae del mercado a empresas serias, en cuanto inhabilita de manera absurda al interventor que posea otro contrato de cualquier índole con la misma entidad.

Al interventor, se le mira en esta Ley como una especie de sujeto siempre bajo sospecha. Además de las responsabilidades penal y civil que ya recaían sobre las firmas interventoras, el Estatuto les agrega responsabilidades de carácter fiscal y disciplinario, estimulando de esa manera la parálisis de sus funciones y el riesgo de decisiones contradictorias. Para corregir semejantes exabruptos, el Gobierno deberá impulsar de inmediato una reforma legal.

## EL CARRUSEL DE LOS CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS

El Estatuto Anticorrupción tampoco cerró las puertas a la tronera de los convenios interadministrativos, a través de los cuales las entidades públicas contratan entre sí para hacer un esguince a las normas sobre pluralidad de oferentes.

En los últimos años se ha generalizado desmedidamente la celebración de convenios de esa índole con las universidades públicas, para realizar labores de consultoría. Dicha práctica va en contravía de la sana competencia de las firmas consultoras que acceden siempre a la ejecución de los contratos mediante convocatoria pública y reglas de selección plural. El deber principal de la universidad es la docencia y la investigación. Por el camino de los convenios interadministrativos, las universidades hacen competencia desleal a sus egresados, y subsidian sus ineficiencias presupuestales. Se han detectado carruseles de directivos y profesores vinculados a esta práctica, que aleja a la universidad de sus objetivos esenciales.

El gremio también ha denunciado, sin mayor eco, los fracasos de un sinnúmero de proyectos contratados con las universidades a través de esta figura. Aquí debería concertarse una reforma. Convendría ella al principio de la sana competencia, y de manera especial a la universidad, para que se centre de nuevo en su función educativa. Su objetivo no es suplantar a las firmas de ingeniería.

## LA POLÍTICA DE MOVILIDAD URBANA

Constituyó buena noticia la creación del Viceministerio de transporte, el cual deberá dar énfasis a la concreción de políticas alrededor de temas fundamentales como la suerte de los **sistemas de transporte masivo**, que atraviesan dificultades en algunas ciudades. Corresponde al Gobierno asumir con entusiasmo el deber de coadyuvar al buen suceso de tales proyectos, de los cuales es socia la Nación con el aporte del 70% de los recursos. La irresponsabilidad de los municipios o de algunos funcionarios locales en el manejo de tales proyectos, mal puede servir de pretexto para que el Gobierno Nacional los abandone a su propia suerte.

También corresponde al nuevo Viceministerio, hacer eco al postulado incluido ya en el Plan de Desarrollo del Gobierno, en relación a la necesidad de fomentar estrategias que faciliten la movilidad a través de las **autopistas urbanas** expresas. Con el apoyo de la CAF, Bogotá cuenta ya con un estudio de factibilidad para impulsar el modelo en la ciudad Capital, y los privados están dispuestos a aportar la totalidad de los recursos correspondientes. El modelo ha sido exitoso en varias urbes. Servirá no sólo para racionalizar la congestión inevitable del carro particular, sino también para liberar los recursos de los entes oficiales en favor de la inversión social.

Se observa, de otro lado, un grave vacío de políticas en relación al **incremento desmedido del parque de motos**. La tasa de motorización crece aceleradamente año tras año (35.3% en lo que va corrido del 2011) y de acuerdo con el estudio sobre transporte de la Universidad de los Andes, en el 2040 el parque automotor se habrá triplicado mientras las motos se habrán quintuplicado. ¿Qué opciones en materia de transporte masivo y colectivo podrían evitar la anarquía que, por cuenta de este fenómeno, se observa ya en algunas ciudades? el Ministerio no puede guardar silencio de manera indefinida. Por cuenta de tal problemática, es evidente el riesgo de un colapso en la movilidad urbana.

## **LOS PILARES DE LA RECONSTRUCCIÓN**

En buena hora el Gobierno decidió convertir la tragedia invernal en una gran oportunidad para impulsar un ambicioso programa de reconstrucción. La sostenibilidad del mismo deberá fundamentarse, a nuestro juicio, en cinco pilares: **1.** La priorización transparente de los proyectos en consonancia con los mejores principios de la planeación. **2.** El imperativo de rectificar trazados y diseños para restar vulnerabilidad climática a las vías y a los sistemas de contención de aguas. **3.** Una inversión mayúscula en construcción de túneles, puentes y viaductos, para soslayar con éxito nuestras debilidades geológicas. **4.** El reforzamiento urgente de la institucionalidad ambiental, para evitar que las nuevas obras sean sepultadas una vez más por las avalanchas causadas por la deforestación inmisericorde, la minería ilegal, y el descuido criminal de las cuencas de los ríos. **5.** El acompañamiento del Gobierno central a los entes territoriales, a fin de que realicen las obras que les corresponden dentro de los mejores estándares de eficiencia y transparencia, evitando las adjudicaciones a dedo que desafortunadamente se dieron en algunos departamentos con los recursos provenientes del Fondo de Calamidades.

## **LA NECESARIA GESTIÓN DE LOS CONTRATOS EN EJECUCIÓN**

En aras de encarrilar la locomotora de cara al TLC, queremos reiterar la necesidad de que el Invías y la nueva ANI centren sus mejores energías en la gestión contractual y administrativa de los contratos que vienen de atrás. A este respecto, es grande el compromiso de la ANI: para el 2012 cuenta con un presupuesto de 3.7 billones, de los cuales 3.1 billones pertenecen a las vigencias futuras de obras ya contratadas. De la ejecución de tales obras depende la suerte del Tratado en el corto y mediano plazo, mientras se estructuran y licitan lo nuevos proyectos anunciados por el Ministerio.

Es urgente el caso de las dobles calzadas que acceden a Buenaventura, afectadas gravemente por problemas de predios, minería ilegal, derrumbes permanentes y aparición sistemática de comunidades afrodescendientes que

paralizan las obras. El Invías debe aplicar todas sus energías a la solución de la problemática que afecta a este corredor. En las últimas semanas ha sido casi que imposible el acceso al principal puerto sobre el Pacífico, referente clave para evitar el ridículo internacional al entrar en vigencia el TLC.

Si de lo que se trata es de ***ejecutar, ejecutar y ejecutar***, como lo pregona el Ministro Cardona, la tarea debe centrarse precisamente en los contratos que vienen de atrás. Los nuevos aún se demoran.

## LA COOPERACIÓN DE LAS INSTANCIAS DE CONTROL

No cabe duda que la buena gestión contractual también depende de la colaboración de las instancias de control. Es sabido que los funcionarios paralizan decisiones claves atadas al desarrollo de tales contratos, debido a la paranoia que les generan lo que ellos llaman las “asustadurías”. Entendemos que el ámbito de funciones de los entes de control, no es propiamente el de coadministrar el desarrollo de los proyectos.

Proponemos un ***gran acuerdo*** entre el Gobierno y los entes de control, para establecer mecanismos de cooperación en torno a las obras que se consideren prioritarias. Corresponde a tales instancias supervisar el uso de los recursos públicos y el accionar de los funcionarios, ciertamente, pero tal obligación no es incompatible con la necesidad de que todos evitemos que se vare la locomotora en vísperas de los TLC.

## EL REQUISITO DE LA SEGURIDAD JURÍDICA

Desde la Ley 80-1993 se han expedido 58 leyes y 99 decretos reglamentarios que modifican o complementan el régimen de contratación pública.

Esta cascada normativa no contribuye a la seguridad jurídica. Genera incertidumbre y no permite que los actores de la contratación y los inversionistas interesados puedan asimilar cabalmente las normas existentes. Convendría, que se declarara una especie de moratoria en la producción normativa en materia de contratación, y se concentraran los esfuerzos en la capacitación, y la implementación de las normas ya existentes. En ese orden de ideas, se hace necesario que la recién creada Agencia Nacional de Contratación se ocupe de realizar tales labores.

También llama la atención la ambivalencia de los organismos del sector transporte frente a la figura de los contratos de estabilidad jurídica. Esta figura, promovida para dar certeza a los inversionistas en sus decisiones empresariales, tiene una regulación que en ninguna parte excluye a los concesionarios de obras de infraestructura. De hecho, las entidades contratantes instaron en el pasado a los

concesionarios para que suscribiesen tales contratos. Sin embargo, los entes decisorios han negado las solicitudes respectivas. Pésimo mensaje en medio de los llamados del Presidente a la inversión.

Como si lo anterior fuera poco, inexplicablemente la última reforma tributaria (Ley 1430-2010) gravó con impuestos predial y de valorización a los bienes públicos otorgados en concesión, alterando así las condiciones de los contratos vigentes. El nuevo costo imprevisto deberá ser asumido obviamente por los entes contratantes (Inco y Aeronáutica), pero en el entretanto, la incertidumbre que genera la alteración de las condiciones originales de los contratos, afecta en materia grave el clima de inversión.

De la agenda de la seguridad jurídica también deben ser parte los mecanismos alternativos de solución de conflictos. El Presidente Santos ha reiterado que el país no puede seguir ocupando los puestos más deshonrosos en el ranking sobre eficacia en el cumplimiento de los contratos.

## TEMAS DE PLANEACIÓN AÚN NO RESUELTOS

No se ha traducido en hechos concretos la buena voluntad del actual Gobierno para derribar las barreras que impiden el cabal desarrollo de los proyectos:

Sobre **predios**, el Plan Nacional de Desarrollo estableció que una vez definidas las coordenadas de los proyectos, quedasen por fuera del comercio los predios afectados, a la vez que agilizó el procedimiento para determinar los avalúos. Pero tales normas se encuentran en el limbo: aún no han sido reglamentadas las condiciones para determinar el precio de adquisición o indemnizatorio que habrá de reconocerse a los respectivos propietarios. En materia de predios, también se ha dado la gran paradoja de que hasta la propia Dirección de Estupefacientes ha bloqueado burocráticamente algunas tierras necesarias para realizar las obras.

Otro cuello de botella para el desarrollo de las obras de infraestructura radica en el traslado de las **redes de servicios públicos**. La verdad es que en este frente tampoco han sido reglamentadas las buenas intenciones del Plan de Desarrollo, en el sentido de definir el esquema de distribución de responsabilidades sobre las inversiones que deberán adelantarse para la reubicación de las redes.

El retardo a veces de años para conseguir un **permiso ambiental**, también paraliza la locomotora, y se convierte en buen caldo de cultivo para la corrupción. El Plan de Desarrollo sugirió una especie de “nueva instancia” en caso de que la autoridad ambiental no profiera el permiso en el tiempo debido. Confiamos en que la reciente creación de la unidad administrativa especial de licencias ambientales sirva para destrabar y agilizar este requisito.

El otro gran obstáculo surge de la **aparición sucesiva de comunidades** indígenas o afrodescendientes que causan demoras injustificadas en las obras,

paradójicamente legitimadas tales organizaciones por el Ministerio del Interior. No cabe duda que la creación y autorización sistemática de tales comunidades, de cuestionable autenticidad, se ha convertido, además, en patente de corzo para el chantaje al Estado, y también para la politiquería en algunas regiones

## EL IMPERATIVO DE LAS BUENAS PRÁCTICAS

Se hace más que necesario, finalmente, un ejercicio para blindar las grandes inversiones de los próximos años, a través de un modelo de contratación eficiente y transparente.

Conjuntamente con la Sociedad Colombiana de Ingenieros, desde tiempo atrás nuestro gremio entregó y propuso al Gobierno la adopción de una política pública de buenas prácticas en los tres frentes claves de los procesos licitatorios: ***la maduración de los proyectos, el manejo de los riesgos y la confección de los pliegos licitatorios.***

Desde el año anterior entregamos al Gobierno las matrices respectivas, para su adopción como documentos Conpes. Se basan en los principios legales existentes en el estatuto de contratación sobre la planeación contractual, cuantificación y distribución de los riesgos y selección objetiva de los contratistas. Se fundamentan también en la urgencia de homogenizar los criterios que se requieren para establecer los requisitos y las condiciones de los pliegos, cuya redacción depende hoy exclusivamente de la discrecionalidad de los funcionarios de turno.

La anarquía y la dispersión de criterios existente al respecto en el sector transporte, marca una gran diferencia con los modelos de pliegos y contratos adoptados, de tiempo atrás, en otros sectores como el energético y el de hidrocarburos. La construcción de una política relativamente homogénea sugerida en estas matrices, se convierte en el mejor antídoto para cerrar las puertas a los pliegos que se confeccionan a la medida de los intereses corruptos o particulares.

Nos reafirmamos hoy en la convicción de que las causas de los conflictos de la contratación pública, no tienen origen en la Ley sino en la actitud de los gerentes públicos. Son renuentes ellos a las buenas prácticas en cuanto limitan su discrecionalidad. Del fetichismo jurídico al que estamos acostumbrados, no depende, por ejemplo, la adecuada maduración de un proyecto, la correcta distribución de los riesgos, o la construcción de un pliego que previo a la fijación de los requisitos a los proponentes consulte las realidades del mercado. Esos son aspectos prácticos que no resuelven las leyes en ninguna parte del orbe. De la nueva Agencia Nacional de Contratación dependerá también la pedagogía de las buenas prácticas en la contratación.

## **LAS OBRAS QUE VIENEN EN CAMINO**

Merecen gran interés las obras que vienen en camino, especialmente la “nueva ola” de concesiones por 40 billones de pesos, anunciada por la ANI. Sin perjuicio de las precisiones que requiere la financiación de tales obras, sugerimos que se haga absoluta claridad sobre el cronograma de las mismas. No conviene, como sucediera en el pasado reciente, que el mercado y los inversionistas se hagan falsas ilusiones o expectativas anticipadas, sobre las fechas de apertura de los respectivos procesos licitatorios. Es evidente que la estructuración de los nuevos proyectos demandará tiempo, si de lo que se trata es de no volver a licitar sin suficientes estudios y diseños. Estamos prestos a trabajar conjuntamente con el Gobierno, para precisar y definir la ruta crítica y el cronograma de tales procesos. Así también sabremos la fecha exacta del inicio de las obras.

### **SEÑOR PRESIDENTE:**

Es bajo su talante democrático que nos hemos sentido motivados a esbozar aquí algunas observaciones constructivas y recomendaciones muy comedidas sobre el devenir del sector, inspiradas todas ellas en el interés general de la Nación.

El gremio aplaude su decisión irrevocable de unir a los compatriotas en torno a la lucha contra la corrupción, la presencia altiva de Colombia en el escenario internacional, la modernización del Estado, y la búsqueda de la prosperidad para todos. Su decidida y exitosa batalla contra los violentos, que se tradujo ya en el abatimiento histórico de los máximos cabecillas de la subversión, ha avivado aún más el compromiso y la esperanza de los empresarios y sus gobernados.

Estamos prestos a hacer las observaciones que sean pertinentes en torno a los procesos constructivos que vienen en camino, y a participar activa y responsablemente en todos ellos. Así lo manifestamos en relación a la llamada nueva ola de concesiones a cargo de la ANI.

Tengan usted y sus colaboradores la certeza de que estamos prestos a participar, sin desmayo, en la búsqueda de la equidad y el bienestar colectivo. Cuente usted con el respaldo decidido de la ingeniería colombiana y de las empresas constructoras, para conducir a la meta final los postulados de su Gobierno, con los cuales estamos identificados y comprometidos.

Gracias a lo corrido de su gestión, el país y los colombianos respiran en medio de un clima de optimismo y de confianza pocas veces visto. Nos corresponde a los empresarios aprovecharlo de manera responsable, y con el más alto sentido de la ética y el profesionalismo.

Renovamos hoy en este escenario, nuestra profunda fe, y nuestro profundo compromiso con los más altos designios de la patria.