



Palabras del Presidente Juan Manuel Santos en el 8º Congreso Nacional de la Infraestructura

Cartagena, 16 nov (SIG). “Menos mal que las palabras del doctor Juan Martín Caicedo Ferrer fueron –como él acaba de decir– “observaciones constructivas”... ¡No imagino cómo hubiera sido de otra manera!

Y me parece bien que así sea, y que expresen con franqueza la percepción del sector.

No obstante, no puedo dejar de confesarles que me queda un cierto sinsabor porque me da la impresión de que a veces no estamos hablando el mismo lenguaje.

Hace un año, en este mismo congreso, todos estábamos de acuerdo en la idea de ejecutar una “política de buenos proyectos”, vale decir, que no se liciten proyectos sin los suficientes estudios y diseños.

Hoy parecería que muchas de las “observaciones constructivas” se deben –precisamente– a que asumimos el costo político de cumplir nuestra promesa.

También es cierto –eso dicen– que los ingenieros no son optimistas ni pesimistas, y usted, doctor Juan Martín, que es abogado, ha aprendido mucho de ellos.

Para los ingenieros el problema no es que el vaso esté medio lleno o medio vacío, sino que el tamaño del vaso es el doble de grande de lo que debería ser.

Lo que quiero decir es que su lógica es más pragmática e ‘ingeniosa’ –por algo se llaman ‘ingenieros’–.

Muchos me caracterizan como una persona pragmática, y yo creo que ese pragmatismo lo adquirí precisamente cuando estudié el primer semestre de ingeniería industrial en la Universidad de los Andes.

¡Y los ingenieros sí que son prácticos!

Esto me trae a la memoria –y me perdonan que me salga un momento del tema– un cuento sobre un ingeniero que va por la calle y se encuentra con una mujer muy bella en bicicleta.

La mujer se para frente a él, se quita la ropa, y le dice en tono desafiante: “Toma lo que quieras”.

¿Y saben qué hace el ingeniero?... ¡Se lleva la bicicleta!

La verdad es que nos hemos dedicado a estructurar los mejores proyectos –y a reparar los daños de la ola invernal– por encima de buscar una ejecución rápida de las obras, lo que sería, sin duda, más popular aunque menos responsable.

Pero acaso... ¿no era eso en lo que estábamos de acuerdo?

El año pasado, en este mismo escenario, dije muy claramente: "No vamos a iniciar ninguna obra que no esté completamente estructurada en todas sus fases".

De manera que –insisto–, nadie debe sorprenderse, porque aquí no ha pasado nada que no hubiéramos advertido.

¡Y eso que las cosas han cambiado mucho en un año!

Hace un año teníamos la meta de bajar el desempleo a un dígito en el 2014. ¡Y hoy –tres años antes– es una realidad!

Hace un año teníamos los retos de que nuestras exportaciones alcanzaran los 40 mil millones de dólares y que la inversión extranjera superara los 10 mil millones de dólares.

Pues bien: hoy es un hecho que las exportaciones rebasarán los 50 mil millones de dólares y que la inversión extranjera superará, no los 10 mil, sino los 12 mil millones de dólares. ¡Ambas cifras son récord en nuestra historia!

Hace un año nuestro país no tenía grado de inversión, y hoy lo tenemos por las tres grandes calificadoras del mundo.

Hace un año ni soñábamos con que nuestros bonos fueran a ser más apetecidos que los de algunos países del G-8, y hoy es así.

Hace un año el TLC con Estados Unidos se veía cada vez más lejano, y ahora es una realidad.

Hace un año pocos creían que la economía iba a crecer por encima del 5 por ciento, y menos que el comercio lo haría en un 13 por ciento y la industria en cerca del 10 por ciento. Y así es.

Hace un año –recordemos– 'Alfonso Cano' mandaba en las FARC después de la caída de 'Jojoy'. ¡Y ahora están juntos en los avernos del infierno! Como estará 'Timochenko' muy pronto si no se da cuenta que por la vía de las armas no va a llegar a ningún lado.

Miren cómo cambian las cosas en un año, y cómo han cambiado también en el sector de la infraestructura, donde hemos cumplido nuestras promesas.

En primer lugar hicimos la REINGENIERÍA INSTITUCIONAL.

Encontramos un sector que debía ajustarse y ponerse en orden para responder a los desafíos del rezago y de las malas experiencias que hemos tenido.

Para sólo citar un ejemplo: todos estábamos convencidos de que al otro día de posesionarnos íbamos a reiniciar el proceso licitatorio para el Sistema Ferroviario Central.

Pero, al llegar, vimos que las cosas no eran tan sencillas:

No había estudios suficientes, ni el grado de madurez requerido para este proyecto, de manera que hasta ahora estamos estructurando un plan férreo nacional de la mano del BID, cuya licitación abriremos a fines del próximo año.

Lo cierto es que en muchos procesos de la vida es posible darse el lujo de hacer camino al andar –como decía el poeta Antonio Machado– pero en la ingeniería y la infraestructura esta es la fórmula del fracaso.

Nosotros teníamos la obligación de trazar el camino antes de echarnos a andar. ¡Y eso hemos hecho!

Eso es precisamente lo que usted nos acabó de reconocer –doctor Juan Martín– cuando habló de los “aspectos positivos de nuestro gobierno” –cosa que le agradezco, en medio de tanta “observación constructiva”–.

Como saben, acabamos de presentar al país una profunda y trascendental reforma al Estado.

En el sector transporte, específicamente, hicimos un cambio a su institucionalidad que responde a nuestras necesidades de infraestructura, al crear la Agencia Nacional de Infraestructura, que anunciamos el año pasado y que ustedes esperaban.

¡Y aquí estoy para decirles que hemos cumplido!

Esta Agencia va a ser un ejemplo –a nivel mundial– en cuanto a concepción, maduración y desarrollo de proyectos viales, férreos y aeroportuarios, teniendo en cuenta –además– la necesaria vinculación de capital privado.

Se trata de una Agencia especializada, eficaz, TÉCNICA y con altos estándares en gerencia de proyectos.

Además, va a tener dos consejos asesores:

Uno de esos consejos se va a dedicar a la estructuración de proyectos; en otras palabras, pondrá sus lupas sobre cada diseño para cumplir los primeros tres mandamientos de esta locomotora: ESTRUCTURACIÓN, ESTRUCTURACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN.

El otro de los consejos asesores hará un riguroso seguimiento a los contratos de concesión, es decir, tendrá las alarmas puestas para hacer cumplir con tres mandamientos adicionales: EJECUCIÓN, EJECUCIÓN Y EJECUCIÓN.

Como las instituciones son lo que las personas quieren que sean, hemos puesto al frente de la nueva Agencia a Luis Fernando Andrade, un profesional de gran experiencia y preparación, con una trayectoria técnica impecable, que es garantía para el sector.

A eso súmenle otra promesa cumplida al inicio de nuestro gobierno, que fue la creación de los viceministerios de Transporte y de Infraestructura, de manera que focalicemos esfuerzos en cada tema, como debe ser.

Y me complace decirles, amigos de la Cámara de Infraestructura, que Planeación Nacional recibió las tres matrices elaboradas por la Cámara en conjunto con la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la Asociación Colombiana de Facultades de Ingeniería, en las que recomiendan lineamientos en maduración de proyectos, en riesgos y buenas prácticas para la contratación pública.

Con estos insumos, ya hemos desarrollado una política, y en los próximos días se

expedirán dos documentos Conpes: uno sobre riesgos previsibles en la contratación estatal y otro con lineamientos jurídicos para la realización de buenas prácticas y maduración de proyectos.

Gracias por este buen aporte que –como pueden ver– estamos teniendo muy en cuenta.

Y hay otro elemento en la reforma del Estado que también va a ser muy importante para su actividad: se trata de “Colombia Compra Eficiente”.

Ésta será la Agencia Nacional de Contratación, una entidad que apoyará a las entidades públicas en la gestión de sus contratos y adquisiciones, y que servirá también a los proponentes, quienes encontrarán en ella un laboratorio de análisis de mercado que estimulará una mayor participación en los procesos de selección.

Y hoy –además de esta importante reingeniería– tenemos una hoja de ruta: el Plan de Infraestructura para la Prosperidad.

Eso tiene que ver, justamente, con el segundo gran tema que quiero tocar: el AUMENTO DE RECURSOS.

Este Plan responde al “requisito ineludible del multi-modalismo”, y contempla las obras viales, ferroviarias, aeroportuarias y portuarias que el país necesita.

Tan sólo en el tema de puertos –clave para enfrentar los desafíos del TLC– prevemos inversiones por parte de los concesionarios –entre el 2011 y el 2014– por más de 2,1 billones de pesos.

Dentro del Plan de Infraestructura para la Prosperidad está previsto que, en el curso de nuestro cuatrienio, se inviertan 32 billones de pesos –entre inversión pública y privada– en infraestructura.

Esto implica un incremento muy sustancial sobre el cuatrienio inmediatamente anterior.

Ahí está la respuesta a su preocupación –doctor Juan Martín–, sobre los “costos del rezago” y la “tímida inversión” que históricamente se ha hecho en materia de infraestructura –y que apenas se ha acercado al uno por ciento del PIB–.

Pues déjenme decirles que tan sólo la inversión de la Nación aumentará de manera histórica en los próximos meses.

Mientras el año pasado los recursos que invirtió la Nación en el sector fueron algo más de 3,2 billones de pesos, este año el presupuesto aumentó a casi 4,5 billones.

Y daremos un salto importante el año que viene, porque llegaremos a 6,6 billones de pesos de inversión de la Nación, que aumentará a 7 billones en 2013 y a más de 9 billones en 2014.

Eso tan sólo se refiere al presupuesto de la Nación, porque los montos de inversión serán mucho más grandes si se tienen en cuenta los recursos que pondrá el sector privado.

Este año, por ejemplo, juntando los recursos públicos y privados, el país invertirá un total de 9,2 billones de pesos, lo que significa un 1,5 por ciento del PIB.

Y la cosa se pone todavía mejor el próximo año, porque se van a invertir –en total– unos 11,5 billones de pesos, i cerca del 2 por ciento del PIB previsto para 2012!

Al final del gobierno, en el 2014 –y como resultado de las nuevas concesiones–, prevemos que se invertirá un monto nunca antes visto en nuestra historia: imás de 14 billones de pesos!

Si la economía se comporta como lo esperamos –y sumando los recursos del Fondo de Adaptación y del nuevo sistema de regalías–, podemos estar muy cerca, en el 2014, al 3 por ciento del PIB en inversión en infraestructura que recomiendan las bancas multilaterales.

Nuestras metas no han cambiado. Seguimos firmes en ellas.

A través de nuestro Plan de Infraestructura nos mantenemos en el objetivo de ofrecer en concesión 5.000 kilómetros de corredores viales a través de cinco megaproyectos –además de otros 1.000 kilómetros de vías férreas–.

También, vamos a duplicar –o más que duplicar– los kilómetros de doble calzada que recibimos; es decir, vamos a entregar más de 2.000 kilómetros de dobles calzadas, iy no discontinuos, como hoy día, sino continuos!

Son prioritarios los corredores de comercio exterior que nos servirán para asumir los desafíos de los Tratados de Libre Comercio y “evitar un oso” –como leí que también advirtió el doctor Caicedo Ferrer en una entrevista del domingo–.

Uno de esos corredores es la vía Bogotá-Buenaventura –el corredor de comercio exterior del país que transporta más volumen de carga–.

Sobre este corredor estamos completando una reestructuración definitiva para que todos los 650 kilómetros de esta vía sean de doble calzada y para que, además, garanticemos su mantenimiento.

Ahora bien, yo no vengo hoy a este auditorio a decirles “que disculpen”, que NO hemos avanzado en la ejecución de contratos porque nos quedamos sentados estructurando proyectos y haciendo matemáticas en una tabla de Excel.

Aquí también hemos hecho avances en materia de ejecución, al tiempo que hacíamos la respectiva reingeniería.

Ese es el tercer tema del que les quiero hablar: nuestra cuota inicial en materia de EJECUCIÓN.

La ola invernal se convirtió en el mejor interventor –como dice el ministro Cardona– y demandó esfuerzos de todas las entidades del Gobierno para mitigar los efectos del fenómeno de La Niña.

Tuvimos que centrar nuestra energía –y me parece que con toda la razón– en la atención inmediata de las vías, garantizando la transitabilidad en todo el país, como en efecto lo hicimos.

Fueron más de 1.600 kilómetros atendidos en 600 tramos distintos de la red vial nacional.

El esfuerzo no fue de poca monta: ¡Fueron al menos 380 mil millones de pesos que el Ministerio adjudicó a través de INVÍAS!

Y a eso hay que sumarle los más de 600 mil millones de pesos que destinamos a través de Colombia Humanitaria.

Para darles apenas una idea de la magnitud de este esfuerzo: en los últimos 10 años, el promedio de inversión para atender emergencias invernales había sido de apenas 50 mil millones de pesos anuales.

Eso, comparado con el billón de pesos que hemos invertido nosotros, da cuenta de lo que tuvimos que enfrentar, porque a nosotros NO nos tocó responder a una ola invernal cualquiera, sino a la peor tragedia que el país haya tenido en su historia por causas de la naturaleza.

De otra parte, lo que antes se conocía como los 'corredores de competitividad' –y ahora llamamos las 'Vías del TLC'– estaban desfinanciados.

Nosotros recibimos 600 kilómetros de obras iniciadas que –a precios de hoy– significaron 2,8 billones de pesos.

Pero también recibimos la tarea de hacer el resto de corredores de competitividad sin que existieran recursos para ello.

Pues hoy –a pesar del obstáculo que significaron las intensas lluvias–, YA ESTÁN ABIERTAS 18 LICITACIONES para culminar las veintiún 'Vías del TLC' que faltaban.

Para ello tuvimos que salir a buscar 3,6 billones de pesos, adicionales a los 2,8 billones de la pasada administración.

Estamos hablando de 770 kilómetros NUEVOS que vamos a intervenir –que se suman a los 600 kilómetros de vías iniciales– y para los que esperamos recibir buenas propuestas de parte de ustedes, los asistentes a este Congreso.

Cierro este punto diciendo simplemente que antes de terminar este año –también a pesar de la ola invernal– vamos a entregar más de 80 kilómetros de dobles calzadas listas para operar.

Y, si quedaran dudas sobre la ejecución, deben saber que –de los 4,5 billones de pesos que invertirá la Nación en infraestructura este año– al 30 de diciembre esperamos tener un 95 por ciento de recursos comprometidos y por lo menos un 90 por ciento de recursos en obligaciones, pagadas o listas para pagar.

¡Serán más de 4 billones de pesos efectivamente ejecutados este año!

Quiero referirme, por último, a algunos temas puntuales de los que se ha hablado acá, y si me quedaran algunos por fuera, yo sé que el Ministro se referirá a ellos, con extensión, en su intervención de mañana.

Y me veo en la obligación de acudir a una frase que usaba cuando era columnista. Esa frase era: ME DA MUCHA PENA.

Dijo el doctor Juan Martín, cuando habló de los "proyectos no licitados a tiempo", que "se incurrió en un descuido" al no impulsar licitaciones y diseños que ya estaban preparados desde la administración anterior.

Pero es que las cosas no eran tan simples.

Yo me pregunto, por ejemplo, si ustedes se asombraron tanto como nosotros al constatar que el proyecto fundamental de las Autopistas de la Montaña, que supuestamente costaba 5 billones de pesos, en realidad requería de 15 billones de pesos para realizarse.

De manera que –mi estimado Juan Martín– ME DA MUCHA PENA pero nosotros nos tomamos unos meses más para estudiar mejor y estructurar adecuadamente algunos proyectos que venían marchando.

Porque no queremos más casos –el país no soporta más casos– como las Autopistas del Café o la doble calzada Bogotá-Girardot, que se disputan el trono de las obras de infraestructura con mayores sobrecostos en nuestra historia.

¡Y no queremos –no soportamos– otro fiasco como la Avenida 26 de Bogotá!

Hace unos meses vino a Colombia Mario Pezzini, el director del Centro de Desarrollo de la OECD, y nos mostró un cuadro comparativo entre lo que se suponía que iban a costar las concesiones en el país y lo que realmente costaron.

Les confieso que quedé muy impresionado pues la diferencia, como ustedes saben, es abismal.

Estamos trabajando por ello para que esta mala calificación que nos dio la OECD la corrijamos hacia el futuro, y entre todos –estoy seguro– podemos lograrlo.

El objetivo no ha sido otro que ahorrarnos dolores de cabeza con obras inconclusas, desfinanciadas o insuficientes.

Un buen ejemplo de esto –que ustedes mismos han reconocido aquí como una noticia positiva– fue la decisión de cambiar el diseño que estaba inicialmente previsto para la ampliación del Aeropuerto Eldorado.

Ahí tuvimos que detenernos y repensar el tema, porque todos sabíamos que el diseño inicial no satisfacía la creciente demanda de pasajeros en Bogotá –íbamos a perder plata y tiempo en una obra que sería obsoleta desde el mismo día de su inauguración–.

Ahora, vamos a entregar 70 mil nuevos metros cuadrados de aeropuerto a mediados del próximo año; llegaremos a 180 mil metros cuadrados al fin de nuestro gobierno y se alcanzarán más 320 mil metros cuadrados en los años siguientes.

También se habló aquí de los “anticipos en los contratos de obra pública” y se dijo que “por cuenta de afanes mal administrados” se limitaron esos anticipos para contratos de obras –afectando a empresas medianas de infraestructura–.

Aquí tengo que repetir mi frase: ME DA MUCHA PENA, pero este mecanismo se usa internacionalmente para garantizar la ejecución de los contratos.

El objetivo de esta política es pagar los contratos contra entrega de obra y hacer negocios con empresas que tengan buenos respaldos financieros –lo que de alguna manera da mayor seguridad sobre la capacidad y seriedad de un socio–.

Sabemos muy bien que la ingeniería colombiana es –en su inmensa mayoría–, responsable, seria y eficiente.

¡Esos son los socios que queremos y los que están aquí representados!

Infortunadamente, también hemos encontrado a contratistas sin capacidad de ejecución, que ni siquiera alcanzan a amortizar los anticipos, y por eso hoy seguimos viendo obras abandonadas, anticipos no utilizados, pérdidas de recursos públicos, caducidades y declaraciones de quiebra.

Yo entiendo –doctor Juan Martín– que usted tiene el deber de representar los intereses de todos los agremiados, y de defender a los eslabones más débiles de la cadena, pero yo estoy en la obligación de proteger los recursos de todos los colombianos.

De igual manera debo decir ME DA MUCHA PENA, pero no puedo compartir lo que se ha dicho sobre “falta de dinamismo en la gestión contractual” y “baja ejecución presupuestal”.

El problema es que la gestión contractual no sólo depende de la entidad contratante, sino que también depende del contratista y de las condiciones contractuales.

De otra parte, la ejecución presupuestal depende de la entrega efectiva de avances en las obras por parte de los contratistas.

Todos conocemos muy bien los casos de grandes proyectos que han presentado problemas por falta de diseños o de previsión en temas ambientales y prediales, además de líos jurídicos y presupuestos que no corresponden con el valor real de la obra.

Para sólo darles un ejemplo: la vía Ánimas-Nuquí.

La falta de diseños detallados condujo al fracaso de tan importante vía para el Chocó; no se estudiaron la fuentes de materiales y no se hicieron consultas previas.

El resultado: miles de millones de pesos PARQUEADOS en un proyecto que lleva paralizado más de un año.

No me queda más que cerrar este punto haciendo un llamado a la Cámara de la Infraestructura y a sus afiliados:

Así como exigen –con mucho de razón– una gestión contractual eficiente de parte nuestra, yo debo pedirles que agilicen el ritmo de ejecución de las obras y así dinamicemos la economía con los pagos que les hará la Nación.

Ahora, hay otras cosas que también ME DAN MUCHA PENA, pero es porque ustedes tienen toda la razón.

Es el caso de demoras por parte del antiguo INCO en la expedición de permisos.

Para resolver ese problema, creamos una mesa conjunta entre los ministerios de Transporte, Interior y Ambiente, que ya se están reuniendo periódicamente para revisar los casos críticos.

Otro asunto –en el que también tienen razón– es la demora en el pago de deudas con relación a garantías de tráfico, fallos judiciales adversos al INCO y sobrecostos de predios.

Al respecto, estamos trabajando con Hacienda para encontrar fondos adicionales y pagar estas deudas.

Sobre “la cultura del mantenimiento”, el doctor Caicedo nos ha pedido aclarar si la responsabilidad de mantener las vías regionales es de la Nación o de los entes territoriales.

El Gobierno apoya pero no sustituye la responsabilidad de los entes territoriales sobre su infraestructura.

Pero, en todo caso, no es algo que las regiones tengan que hacer con las uñas, porque el país ya cuenta con la histórica reforma a las regalías.

¡Ahí, también hemos cumplido!

Gracias a esta reforma, las regiones contarán, a partir del próximo año, con cuantiosos recursos para financiar sus proyectos de infraestructura.

Queridos amigos del sector de la infraestructura:

Los felicito por este importante encuentro en donde podrán generarse negocios de infraestructura y aprender de exitosas experiencias en boca de personajes como Luis Alberto Moreno, el expresidente Alan García y Jeffrey Sachs, uno de los más reputados analistas económicos del mundo.

Me parece ideal el tema de este Congreso –“Reconstrucción sostenible y contratación eficiente”–, porque indica que estamos sintonizados y que estamos pensando en los mismos asuntos.

Por lo mismo, no entiendo por qué dicen que en este gobierno hemos criticado de manera generalizada a la ingeniería de bien.

El ministro Cardona me habla continuamente –con orgullo de ingeniero– sobre el gran talento que tenemos en Colombia, y afirma que tenemos “la mejor ingeniería de América Latina”.

Con esa ingeniería, ¡aquí no hay por qué temerle a la competencia!

Prueba de ello son las empresas colombianas que están construyendo casi 400 kilómetros de carreteras en medio de una de las topografías más complicadas de Perú, además de una importante compañía que hoy participa en las grandes concesiones viales de Chile.

También está el caso de otra empresa a cargo de una nueva terminal del aeropuerto de Panamá, que además es responsable de algunas obras del Plan de Desarrollo Vial de República Dominicana.

Nadie tiene duda de la capacidad de nuestros ingenieros para realizar obras de talla mundial y competir –hombro a hombro– con empresas extranjeras.

Yo mismo les dije el año pasado –en este mismo escenario– que la ingeniería colombiana es modelo a seguir en el mundo y que nosotros somos los primeros en advertir que no se puede juzgar a todo un gremio por los errores de unos pocos.

¡A nosotros nos interesa seguir trabajando de la mano con el sector privado!

¡Ustedes son nuestros socios, nuestros aliados, para darle velocidad a la locomotora de la infraestructura!

Al país le conviene –en definitiva– hacer realidad ese lema que es tan suyo como nuestro: “La unión hace la infraestructura”.

Ustedes –a través de su presidente gremial– me han hablado con franqueza, y yo he respondido a sus inquietudes de la misma manera: con la franqueza del amigo que quiere caminar con ustedes, en la misma dirección y con el mismo impulso.

El mensaje que les dejo es muy sencillo: trabajemos unidos, estructuremos unidos y ejecutemos unidos.

Eso sí, les hago una amistosa recomendación final, recordando la anécdota que les conté al comienzo del ingeniero y la bella mujer:

Ojalá la próxima vez... ¡NO NOS QUEDEMOS SÓLO CON LA BICICLETA!

Muchas gracias”