

PARA LA NUEVA INFRAESTRUCTURA: ¿QUÉ HACE FALTA?

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

Sesión de Instalación
5° Congreso Nacional de la Infraestructura

Cartagena de Indias, noviembre 20 de 2008

INFRAESTRUCTURA: PARA SORTEAR LA CRISIS

Se inician estas deliberaciones en medio de una coyuntura difícil que nos exige más retos que lamentos, y una buena dosis de confianza en nuestro propio destino. Se requiere de la voluntad oficial y de la creatividad empresarial, para recuperar la senda del crecimiento y paliar con fortuna los efectos de la crisis financiera.

Para avanzar en esos propósitos el Presidente Uribe ya dio el primer paso, en cuanto anunció que en medio de las limitaciones financieras y fiscales la infraestructura será prioritaria. De esa manera, el Primer Mandatario anuncia un quite afortunado a la práctica recurrente y nociva de los ajustes a través del sacrificio de la inversión en infraestructura y despeja el camino para que sea este sector el que posibilite la sostenibilidad del crecimiento, la demanda y el mejoramiento del empleo.

La coyuntura puede ser gran pretexto para tomar un buen impulso en aras de superar atrasos del sector. Los economistas más reputados -desde Keynes en la crisis de los años treinta hasta Krugman el nuevo Premio Nobel- señalan las obras públicas como el amortiguador indispensable en las épocas de vientos recesivos.

De la suerte de la nueva infraestructura dependerá que los sectores productivos puedan sortear con mejores niveles de competitividad las exigencias de los mercados, y recuperar parte del terreno que han venido perdiendo.

EL DEVENIR DE LOS ÚLTIMOS AÑOS

Los logros en seguridad y la dinámica inversionista son hoy activos fundamentales. En los reportes del Doing Business del Banco Mundial, Colombia denota especial coherencia y buenas calificaciones con relación a los pasos dados para atraer la inversión. Igualmente positiva la solidez de nuestro sistema financiero, así como el alto volumen de reservas internacionales acumuladas por el Banco de la República. También son fortalezas del país el menor grado de volatilidades frente a las economías de la región en aspectos como la tasa de cambio, las primas de los “credit default swaps”, y el positivo balance de la economía doméstica en la relación crecimiento-inflación.

Al examinar los avances de la infraestructura debemos resaltar logros como el desarrollo de los sistemas de transporte masivo en ocho ciudades. La inversión total asciende a más de ocho billones de pesos reflejados en 308 kms de carriles construidos, más de dos millones de m² de espacio público recuperado y la generación de cerca de 135.000 empleos.

Igualmente acertada la búsqueda de mejoras en la eficiencia de los aeropuertos a través de las concesiones de Eldorado y de los 6 terminales aéreos del Centro-Norte. Es evidente que los puertos marítimos deberán contar con nuevas decisiones estratégicas para evitar su pérdida de competitividad en medio de las portentosas inversiones previstas en el Canal de Panamá y en los puertos del Caribe, pero no puede desconocerse que la renegociación de las concesiones portuarias despejó el camino para la realización de ensanches impostergables en los terminales. También debemos aplaudir la decisión de poner a

punto el corredor vial Bogotá-Buenaventura con las características de una verdadera autopista para el comercio exterior: tras la adjudicación de la obra del Túnel y de la doble calzada Calarcá-Cajamarca, sólo restará la definición de 14 kms de doble calzada entre Loboguerrero y Cisneros.

Plausible igualmente la decisión oficial de superar múltiples controversias encabezadas por el pleito de COMMSA, y de propiciar operaciones como la adquisición de FENOCO por parte de los carboneros en aras de hacer más eficiente la operación de los ferrocarriles que transportan el mineral. No menos importantes las inversiones previstas para la recuperación del Río Meta como arteria navegable.

En cuanto al controvertido Plan 2.500 de vías regionales, queremos coadyuvar a los esfuerzos para su culminación adecuada. El gremio no podría actuar de otra manera. Más allá de las falencias que en su momento señalamos con relación a la ausencia de diseños en las vías escogidas, o los inconvenientes que habrían de derivarse de su contratación al precio más bajo, advertimos que el gran equívoco de este proyecto consistió en haber encomendado su realización a la Nación y no a los entes territoriales como correspondía. Al obrar así, el Gobierno desaprovechó el mejoramiento de la economía nacional y la condición superavitaria de las finanzas departamentales y copó por lo tanto su margen de maniobra. Hubiera podido utilizarlo para impulsar desde 2003 o 2004 el despegue de las grandes obras para la competitividad, sin perjuicio de que simultáneamente los entes territoriales hubieran avanzado con las vías regionales.

Hemos respetado, sin compartirla, la tesis oficial de que las grandes obras no pudieron iniciarse desde esa época, en razón de que primero debían solucionarse los pleitos jurídicos que gravitaban sobre algunas concesiones; pero la verdad es que nada se oponía en ese entonces a que se avanzara simultáneamente en la solución de tales controversias y en la estructuración y adjudicación de nuevos proyectos. El mejoramiento de la economía lo aconsejaba y lo permitía.

Constancias como esta sólo tiene la pretensión de una simple discusión propositiva que capitalice el aprendizaje de estos años, y en manera alguna la de hacer debates con espejo retrovisor o fomentar en este escenario obstáculos políticos a la Administración, cuando, hoy por el contrario, debemos aunar esfuerzos con ella para desarrollar las obras que aún nos hacen falta.

LAS OPCIONES PARA CONSTRUIR LA INFRAESTRUCTURA QUE HACE FALTA

Consideraciones esperanzadas también hacemos con relación a los grandes proyectos en camino. Encabeza el portafolio la prioridad de la nueva carretera Bogotá-Costa Caribe conocida como Ruta del Sol. La seriedad profesional y técnica desplegada en la estructuración de este proyecto a cargo de la Corporación Financiera Internacional, lo ha convertido en polo de atracción para el mercado. Sabemos del interés de los grupos financieros y de los fondos de pensiones alrededor de esta obra inaplazable a pesar de las dificultades recientes.

Esperamos que iguales criterios de excelencia y responsabilidad sean utilizados en la estructuración de la llamada Autopista de las Américas, que articularía en un solo proyecto y mediante nueva licitación, las vías que actualmente bordean la Costa Caribe desde Paraguachón hasta la frontera con Panamá. El Gobierno pretende impulsar este proyecto de más de cuatro mil millones de dólares a través del sistema de “iniciativa privada”. Este sistema no establece en otros países excepciones a la obligación de que el Estado cuente con estudios y diseños definitivos y completos para abrir la eventual licitación. Si de viabilizar este proyecto se trata, la reglamentación no puede ser una excepción a ese objetivo. El reconocimiento a la iniciativa privada es un incentivo al particular y no puede ser patente de corso a la improvisación.

Reconocemos en estos momentos el entusiasmo y el compromiso de los bancos multilaterales. Han ofrecido al país créditos especiales para crear salvaguardas a las necesidades de corto plazo, y avanzan en la búsqueda de instrumentos especiales para la financiación de infraestructura. El portafolio de opciones cuenta también con los fondos de capital privado para financiar el sector.

En esta coyuntura deberá definirse el papel de los inversionistas institucionales en estos propósitos. A través del modelo concesional las compañías de seguros y los fondos de pensiones pueden ser buenos aliados de los constructores y de las firmas de ingeniería. Han recorrido estas últimas una interesante curva de aprendizaje y han aportado al país proyectos de éxito indudable. Sin perjuicio de que los fondos inviertan en obras de infraestructura, pareciera ser más razonable su participación a

través de la financiación de los proyectos. Este último camino les garantiza racionalizar y mitigar de mejor forma el riesgo de los ahorradores.

En cuanto a las concesiones viales, hemos acompañado la decisión del Gobierno de conceder prórrogas a las que están vigentes, en cuanto parecen justificadas como punta de lanza contracíclica de una estrategia para mover la inversión, pero hacia adelante la fortaleza y la legitimidad de este sistema dependerá más de la estructuración de las concesiones con plazos muy amplios, que de las prórrogas recurrentes.

Con relación al proceso licitatorio de los corredores transversales de competitividad a cargo de INVÍAS por un valor de 2.5 billones de pesos, resaltamos el imperativo de revisar la priorización estratégica de algunos de ellos, y de que las obras no sean contratadas sin diseños previos a la licitación. También generan preocupación algunos absurdos en los pliegos de este proyecto, tales como el hecho de que se considere que un mayor alcance de obra no costado hace parte del concepto calificable de calidad, y la intención ineficaz, pero inquietante por lo simplista, de que las posibles omisiones y vacíos del proyecto sean soportadas por el contratista. Es evidente que estos corredores deberán hacerse pronto, pero con el debido rigor técnico.

El INVÍAS también deberá liderar de manera preventiva un plan de choque especialmente agresivo, para neutralizar derrumbes y deslizamientos en los grandes corredores viales en las temporadas invernales. De lo contrario, los daños recurrentes en las vías seguirán obstaculizando en materia grave al comercio y

la competitividad, mientras entran en operación las nuevas carreteras y las nuevas dobles calzadas.

Esperamos, de otro lado, que los entes territoriales gestionen prontamente los créditos de Findeter destinados al mantenimiento de las vías regionales y en especial del Plan 2.500, deterioradas ya en materia grave en algunos tramos entregados recientemente.

Insistimos en la necesidad de impulsar una reforma constitucional que derive en la aplicación de los ingresos por regalías a la construcción de infraestructura estratégica. Hoy buena parte de tales recursos tiene como destino el barril sin fondo del despilfarro y la corrupción, o la construcción de obras que nada tienen que ver con las verdaderas prioridades regionales.

Las limitaciones que exige la coyuntura también recomiendan concentrar esfuerzos en un conjunto no excesivo de obras, a través de la priorización transparente de las mismas, en la que deberán primar como grandes objetivos el interés nacional y la competitividad del aparato productivo. De ese listado prioritario deberán hacer parte la culminación del Corredor Bogotá-Buenaventura, la Ruta del Sol, los corredores arteriales para la competitividad de INVÍAS, los ferrocarriles del Magdalena y del carbón en la meseta cundi-boyacense los mejoramientos de los accesos inmediatos a los puertos y la urgente construcción de una segunda calzada Bogotá-Villavicencio.

Las esperanzas también se amplían de cara a las grandes inversiones previstas en otros sectores que brindarán ingentes

oportunidades a la ingeniería colombiana. Nos referimos a los proyectos hidroeléctricos con un valor cercano a los 6.000 millones de dólares en los próximos 10 años, a los 60 billones de dólares que habrán de irrigar hasta el 2015 los proyectos de Ecopetrol, y a los más de 8 billones de pesos previstos en los planes departamentales de agua potable. Lo anterior, sin dejar de señalar las grandes infraestructuras de transporte requeridas en los próximos años para los desarrollos carboneros y mineros, y las sumas billonarias previstas ya para el mejoramiento de la movilidad en varios centros urbanos.

MULTIMODALISMO PARA REPLANTEAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE

Conviene precisar que no sólo la competitividad del aparato productivo, sino también buena parte de los desarrollos futuros aquí mencionados, dependerán de la adopción impostergable de un verdadero sistema de transporte multimodal. El mundo entero lo utiliza como factor clave de competitividad. Más del 60% del transporte europeo se acoge a esta modalidad, mientras en el país sólo es multimodal el 1.5% del sistema de transporte.

Los indicadores del Banco Mundial ubican al país en el penúltimo lugar de la región en materia de desempeño logístico. Sólo superamos a Bolivia. Los análisis comprueban, a su vez, que es precisamente la falta de la debida articulación del río, la carretera y el ferrocarril, lo que encarece en más de un 50% los costos logísticos de las empresas como porcentaje de sus ventas.

Es aquí entonces donde aparece otro de los grandes retos para la prospección correcta de nuestro sistema de transporte. Desde

épocas pretéritas cometimos el error de propiciar la “guerra a muerte” entre los distintos modos, en vez de articularlos entre sí a través de una plataforma logística multimodal. Por ese camino marchitamos las opciones del río y el ferrocarril, especialmente competitivas en materia de costos y fletes, y dejamos en manos del modo carretero la gran responsabilidad de movilizar, como en efecto sucede hoy, más del 95% de las mercancías y los pasajeros. Las dificultades que se vislumbran en materia de costos en los sectores energéticos y de hidrocarburos, la necesidad de proporcionar mayor competitividad al aparato productivo nacional, y también el imperativo de facilitar los nuevos desarrollos carboneros y mineros, nos obligan a repensar de inmediato nuestro sistema de transporte. Debemos hacerlo bajo la óptica de una red multimodal que integre y aproveche las ventajas de cada modo. Todo, en aras de mayores racionalidades en materia de costos y fletes. Bajo esta perspectiva, el modo carretero, también deberá ser objeto de nuevos desarrollos, ensanches, y ampliaciones: es evidente que la recuperación del río y el ferrocarril irá pareja con la exigencia de nuevas conexiones, a través de más y mejores carreteras.

MEJORAR LOS NIVELES DE EJECUCIÓN EN LOS ORGANISMOS DEL ESTADO

Sobra decir que la dinámica de todos estos propósitos tendrá graves tropiezos y barreras, si persisten los bajos niveles de eficacia y ejecución en los diversos niveles del Estado. El promedio histórico de ejecución en el sector transporte del nivel central no supera los 2 billones al año, y en organismos claves de Mintransporte aparecen desembolsos inferiores al 50% frente a las apropiaciones anuales. Organismos urbanos de gran

relevancia cuentan con serios problemas en la ejecución de sus recursos. En el caso de Bogotá, el IDU sólo alcanzó un promedio de ejecución del 44,5% entre el 2004 y 2007. Sobra decir que por su alto compromiso presupuestal, y su papel clave en el desarrollo de la Capital, el caso del IDU es especialmente diciente. También lo es el de la Secretaría de Movilidad, que exhibe niveles de ejecución de apenas el 16 % a junio de 2008 según el ranking de establecimientos del Distrito. Sirvan estos ejemplos para significar que no basta la disponibilidad de los recursos presupuestales o la superación de las dificultades financieras, si no mejoran los entes oficiales su capacidad gerencial y sus niveles de eficiencia en la gestión administrativa, y por ende el ritmo de ejecución que reclaman las obras presupuestadas.

No se nos escapa la responsabilidad del gremio en la cabal ejecución de las obras, y por ello no nos oponemos a la fiscalización pública, pero con nombre propio, de los contratistas que no cumplen.

REFORZAR LA INSTITUCIONALIDAD EN EL SECTOR TRANSPORTE

Ahora bien: si de lo que se trata es que fluyan fácilmente los recursos que demandan los proyectos, deberá reforzarse la institucionalidad en el sector transporte. Para tal propósito es este un requisito sine qua non. Es por ello que en este Congreso someteremos a la consideración de los funcionarios un trabajo del gremio que plantea varias propuestas sobre el particular. Se inspiran en la necesidad de retomar cabalmente la arquitectura institucional diseñada en los años noventa para el sector

transporte, sin que se haga necesario adelantar cambios legales sustanciales a los postulados básicos de las reformas de ese entonces. Las reformas de los noventa dieron énfasis al ejercicio disciplinado de la planeación de largo plazo, otorgaron funciones planificadoras al Ministerio de Transporte, y precisaron la distribución de competencias entre la Nación y los entes territoriales en materia de obras de infraestructura.

Con relación a los planes cuatrienales de desarrollo de la Constitución del 91, nos asisten grandes preocupaciones. No se armonizan en ellos los intereses regionales a cargo de los territorios, con las obras prioritarias de interés nacional, e incluyen con frecuencia obras que no compaginan con la técnica o con los postulados estratégicos. Se convierten tales planes en auténticas colchas de retazos, y pierden la condición de guías consistentes para la administración disciplinada de los gobernantes. Además en muy alto porcentaje no se cumplen.

Los estrechos plazos de los planes de desarrollo y sus comprobadas debilidades como auténticos ejercicios de planeación, deberán ser superados por grandes acuerdos sociales y políticos que permitan la prospección y la continuidad de planes de infraestructura para varias décadas, dejando de lado los sesgos o los celos políticos de cada Gobierno. El Plan 2019 de la actual Administración pudo ser un gran avance en esta dirección, pero en razón del inmediatismo del que los colombianos hacemos gala, lo archivamos ya en las gavetas del olvido.

En buena hora, y por el contrario, con su estudio sobre una visión del transporte urbano e interurbano al año 2040, la

Universidad de los Andes nos entrega en este Congreso un formidable ejemplo de hoja de ruta hacia el futuro. El estudio hace atinadas advertencias y recomendaciones sobre un eventual colapso del transporte urbano por cuenta del auge del mototaxismo y el desbordado incremento de los carros particulares, y también se refiere a un posible infarto en el comercio exterior en los próximos años, en el evento de que no se mejoren las condiciones de la red vial principal y se hagan ajustes a la política de transporte de carga.

Es por todo ello que queremos recabar sobre la necesidad de que el Ministerio de Transporte asuma su función planificadora, y también sobre el papel del Instituto Nacional de Concesiones como verdadero promotor de negocios e incluso como estructurador de proyectos: hoy esos entes parecieran ser prisioneros de la cotidianidad de las obras en curso. Fungen más como interventores diarios de los proyectos, y les quedan poco tiempo y escasas energías para aplicar mayores esfuerzos a la prospección del futuro.

Tales debilidades han inspirado propuestas erradas, entre ellas las de la Comisión de Gasto Público, orientadas a trasladar las funciones de planeación del Mintransporte o las tareas del propio INCO al Ministerio de Hacienda o al DNP. En manera alguna compartimos tales insinuaciones. Equivaldrían a vender el sofá. Tenderían a desintitucionalizar o a debilitar del todo al Sector Transporte, cuando lo que debe procurarse es precisamente todo lo contrario.

Claro que para definir la prioridad de los proyectos y el trámite de los recursos, se requiere de la coordinación armoniosa entre

los Ministerios de Transporte y Hacienda y el DNP. Pero las actuaciones del CONPES y del CONFIS, mal pueden seguir derivando en pulsos entre visiones radicalmente opuestas. Proponemos el análisis simultáneo y no sucesivo de los proyectos en esas tres instancias.

Reiteramos, igualmente, la importancia de la creación de un instrumento de regulación autónoma para este sector, vale decir una comisión similar a la que opera para los sectores de agua, energía y telecomunicaciones. Su objetivo no sería el de propiciar talanqueras u obstáculos innecesarios a la relación del Ministerio con los privados, sino el de crear condiciones óptimas de mercado para la prestación eficiente de los servicios de transporte. No cabe duda que este mecanismo también puede derivar en la consolidación de los propósitos de la transparencia y la mayor confianza por parte de la inversión y los contratistas hacia el transporte, el multimodalismo y la logística.

EN POS DE UNA POLÍTICA PÚBLICA DE PLIEGOS LICITATORIOS

Urge, de otra parte, la adopción de una política pública de contratación con mucho énfasis en la necesidad de estandarizar y mejorar la calidad de los pliegos licitatorios. Radica hoy en los pliegos el principal cuello de botella de la contratación. Sorprende que en tratándose de objetos contractuales similares, las exigencias y los requisitos de los pliegos, sean por lo general extremadamente disímiles, y no obedezcan a criterios homogéneos, como debería ser. En múltiples casos tampoco consultan las realidades económicas o técnicas del mercado. La incompetencia de algunos entes, especialmente regionales,

deriva en la clonación mal hecha de los pliegos licitatorios. Otras veces, los pliegos se basan injustamente en presunciones generalizadas sobre supuestas incapacidades técnicas o morales en cabeza de los contratistas. No se nos escapa que el caos y la anarquía en este campo abre las puertas a la corrupción, a través de la confección de pliegos elaborados a la medida de los intereses particulares.

Hay pliegos que discriminan y excluyen sin razón alguna a proponentes calificados. Otros se dan sus mañas para acomodar a su arbitrio los requisitos sobre experiencia de los contratistas. No pocos exigen índices financieros exorbitantes, que superan de lejos los requisitos de los bancos. En pliegos con propósitos contractuales similares, es reiterada la presencia de criterios disímiles en aspectos como la capacidad residual de contratación, los criterios de calificación, o las fórmulas de desempate. Se configura en estos casos una telaraña kafkiana de requisitos desbordados e innecesarios.

No se originan estos problemas en la Ley de Contratación como aducen algunos de manera simplista. La verdad es que la estructuración de los pliegos licitatorios depende más del conocimiento del mercado y de la formación profesional de los funcionarios, que de las normas legales de contratación. La Ley de Contratación vigente por el contrario, sienta basamentos muy serios para contribuir al mejoramiento de los pliegos, en cuanto exige que todos los procesos licitatorios exhiban el soporte de los estudios técnicos, jurídicos y financieros que justifican los proyectos, y que los requisitos para los proponentes, óigase bien, sean proporcionales y adecuados al objeto contractual.

Las mesas de “concertación para la contratación”, sugeridas por el gremio a los entes contratantes, son la mejor herramienta para construir de manera concertada una política contractual integral. Sus deliberaciones garantizan total transparencia en cuanto no se ocupan del trámite o la resolución de casos particulares. Es claro, por lo demás, que el marco limitado de las audiencias públicas no basta para lograr estos propósitos, menos aún, cuando en veces tales audiencias son convocadas para discutir el hecho cumplido de un prepliego o pliego licitatorio redactado previamente a espaldas del mercado.

EL SOPORTE DE LA PREINVERSIÓN Y EL RESCATE DE LA CONSULTORÍA

Todos los esfuerzos orientados a impulsar el sector podrían ser nugatorios sin embargo, en cuanto las esferas del Estado ahorren esfuerzos y recursos en torno al gran prerrequisito básico de la preinversión en estudios y diseños.

Es la preinversión la mejor salvaguarda para garantizar la eficiencia y la oportunidad técnica de los proyectos. Infortunadamente los afanes políticos que gravitan en torno a la entrega de las obras, derivan a veces en ahorros injustificados en este frente. Los resultados saltan a la vista: sobrecostos posteriores, pleitos jurídicos a tutiplén, puentes y taludes resquebrajados, o lo que es aún peor, cortes de cintas para la entrega de obras técnicamente injustificadas.

Algunos análisis de la CEPAL comprueban que la cultura del desdén por el papel de la ingeniería de consulta y de los estudios de preinversión se ha extendido como una mancha funesta por

varios países de América Latina. Existe en esos países la tendencia a ahorrar en los proyectos a costa de los presupuestos de la ingeniería. Los gobiernos perciben allí que los estudios quitan tiempo y dinero, y que a diferencia de la obra física, su realización o entrega no impacta visualmente a los electores.

De allí la oportunidad de la cita que se da en este Congreso el Comité Ejecutivo de la Federación Panamericana de Consultores, FEPAC, llamada a reivindicar el papel imprescindible y vital de la preinversión y de la consultoría. Países como Chile y Brasil hacen inversiones en este campo que promedian el 5% y el 6% del valor total de los proyectos. Otros, entre ellos Colombia, hacen esfuerzos mínimos que ni siquiera se aproximan al 1%.

Es claro que el ahorro en ingeniería de consulta se convierte en el peor de los negocios. Las economías deberían buscarse donde realmente están. Un ahorro de aproximadamente el 20% en los diseños, representa menos del 1% de ahorro del proyecto, y por el contrario, deriva generalmente en sobrecostos de grandes magnitudes.

Hay ejemplos muy dicentes: en Colombia se dieron costos por encima del 40% en un plan de vías con diseños muy preliminares, y en el Perú se conocieron costos superiores al 50% y pleitos muy sonoros en la carretera IIRSA-SUR, adjudicada en la modalidad BOOT con estudios muy deficientes.

Señor Presidente, Señoras y Señores:

En nuestros congresos anteriores insistimos en la infraestructura como motor de competitividad y crecimiento. En este Congreso agregamos que la inversión en el sector es el mejor instrumento de política económica anticíclica. Los proyectos maduros, con manejo racional de riesgos y priorizados de manera transparente se convierten, ciertamente, en los mejores aliados para que el esfuerzo fiscal y la dinámica de la inversión privada nos den capacidad de maniobra ante la crisis.

Debemos reiterar, claro está, que la capacidad de movilizar la demanda, el empleo y la economía a través de la inversión anticíclica, dependerá de un sistema político responsable en la discusión del gasto, del fortalecimiento institucional reflejado en la maduración de los proyectos y en la dinámica de la preinversión. Esto último, a fin de que el acelerador en la inversión no sacrifique el componente estratégico de los proyectos.

Gracias Señor Presidente Uribe por su honroso acompañamiento de siempre. Las críticas que en veces me corresponde hacer, intérpretelas bajo dos ópticas: el interés nacional que anima al gremio, y el fiel acatamiento a un pedido que usted mismo me hiciera cuando asumí el cargo que hoy ocupó, en el sentido de que le respirara fuerte en la nuca al Gobierno y a los funcionarios. En estas deliberaciones aflorarán la sana controversia y posibles antagonismos que son propios de las democracias, que como la nuestra, no son de papel. Habrá consenso abrumador, eso sí, en el objetivo común de la defensa de las instituciones, y la gran prioridad del bienestar colectivo.

Muchas gracias.