

## Infraestructura

## Agenda en construcción

Juan Martín  
Caicedo  
Ferrer\*



El reconocimiento de la infraestructura como locomotora del desarrollo permitió que las obras de transporte merecieran el lugar que hoy ostentan, y gracias a ello se evidencian ya avances muy importantes en este sector. Necio sería desconocerlo.

Colombia empieza a contar con una arquitectura institucional cada vez más parecida a la de naciones que, como Chile, encontraron en la inversión en infraestructura parte de la respuesta al reto del desarrollo. Es importante, por ejemplo, la creación de organismos especializados, más técnicos que políticos, como la Agencia Nacional de Infraestructura, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y la Financiera de Desarrollo Nacional. De gran utilidad será, además, la conformación de la Comisión Intersectorial de Infraestructura, para articular las decisiones de los ministerios que tienen injerencia en el sector.

En materia normativa se dio un paso agigantado con la expedición de la Ley de APP, donde se definen las reglas para el manejo de las Asociaciones Público Privadas.

Este marco plantea un esquema de incentivos para las iniciativas privadas, haciéndolas más atractivas para el mercado, y establece que los aportes estatales solo podrán ingresar a los flujos de los proyectos una vez se cumplan los niveles de servicio de la infraestructura determinados para cada una de las obras.

Otro ajuste normativo relevante fue la expedición de la ley de infraestructura. Con ella se busca agilizar la ejecución de los proyectos viales con ajustes a trámites, como la compra de predios, el licenciamiento ambiental y el movimiento de redes de servicios. Dado que el verdadero impacto de esta ley solo podrá apreciarse en la etapa de construcción de las vías 4G, deberá preverse un espacio para los eventuales ajustes que ella requiera.

A la hora de revisar asuntos presupuestales, los avances saltan a la vista. En el 2010, la inversión del sector apenas alcanzaba el 1 % del PIB, cifra que hoy es cercana al 2,5 %. Lo anterior se evidencia en las apropiaciones en el Presupuesto General de la Nación para el sector transporte, las cuales crecieron en más del 100 % en los últimos cinco años.

Los índices de gasto real en el sector también han mejorado. Históricamente las entidades adscritas al transporte no ejecutaban

la totalidad de los recursos asignados en las vigencias fiscales, lo que redundaba en un gran costo para el país. Mientras en el 2010 los indicadores de ejecución eran del 76 %, a la fecha superan el 90 %.

Con el trabajo de empresas y consorcios de gran tamaño, el despegue de esta locomotora deberá reflejarse en la ejecución cabal de las concesiones viales de cuarta generación, la resurrección ferroviaria, la recuperación de arterias fluviales como el río Magdalena y el mejoramiento de puertos y aeropuertos.

Pero no debe excluirse de las nuevas dinámicas a las pequeñas y medianas empresas. Subsisten para ellas restricciones financieras y requisitos licitatorios desmedidos. Es evidente tal problema en las regiones, donde además proliferan los pliegos construidos dentro de un imperio de prácticas corruptas, que restringen la pluralidad de oferentes para favorecer los intereses de una suerte de mafia enquistada en muchos municipios.

Bajo el liderazgo del Gobierno, y del vicepresidente Vargas Lleras, el despegue del sector tendrá que ofrecer oportunidades de trabajo tanto a los consorcios encargados de las grandes obras como a las empresas de menor tamaño. La ingeniería de consulta igualmente deberá ser pilar estratégico para elaborar y desempeñar —en medio de justas condiciones contractuales— los diseños y las interventorías que requieren las obras.

\* Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura