

Infraestructura

Carta abierta a Vargas Lleras

Juan Martín
Caicedo
Ferrer*



En buena hora la fortaleza jerárquica de la Vicepresidencia de la República y la probada capacidad gerencial suya se pusieron al servicio de la infraestructura. En el escaso período de un año, su liderazgo ha sido eficaz para destrabar proyectos que no marchaban y para supervisar día a día el cabal desarrollo de las obras. Además, ha logrado usted articular exitosamente el conjunto de instancias oficiales que participan en la toma de decisiones relacionadas con este sector.

El impulso que empiezan a cobrar las obras compensará el decaimiento de la renta petrolera y empujará el crecimiento económico. Las vías de cuarta generación, las carreteras a cargo del Inviás, los ensanches portuarios y aeroportuarios, la recuperación de la navegación por el río Magdalena y los primeros pasos dados para resucitar los ferrocarriles se convierten en punta de lanza para el empuje definitivo de tan importante locomotora. Ningún país de Latinoamérica adelanta inversiones en este frente similares a las nuestras, que hoy se acercan a los 80 billones de pesos.

Por razones obvias la mayoría

de estas obras, sin duda de gran dimensión, se ponen en manos de consorcios empresariales de especial capacidad y músculo financiero. Sin embargo, la provisión de infraestructura no se agota con las megaobras. Dicho de otra manera, la suerte del sector no depende solo de los proyectos de gran tamaño.

Las obras civiles de menor envergadura y el impulso de múltiples proyectos relacionados con infraestructura social, fundamentalmente en las regiones, son apuestas que bien podrían recaer sobre los hombros de las pymes de ingeniería.

No escapa a su buen juicio, entonces, la necesidad de construir para estas últimas una política soportada en estrategias de crédito y financiamiento, y en la flexibilización de los requisitos absurdos que les imponen los procesos licitatorios sin consultar la realidad económica de tales empresas. Asimismo, es necesario relegitimar el anticipo en la obra pública. A diferencia de una concesión, la financiación pública de la infraestructura obliga al Estado a garantizar el flujo de caja de la obra, donde el anticipo sirve para apalancar el inicio de la construcción y aligerar la carga que recae sobre el empresario, cuando hay demoras en los pagos por parte del contratante.

De la política para las pymes de ingeniería deberá hacer parte, finalmente, una reforma le-

gal que elimine la discrecionalidad de los funcionarios corruptos en la construcción de los pliegos licitatorios. Tal objetivo se logra a través de la obligatoriedad de un pliego-tipo o estándar. Solo de esta manera podrá impedirse la práctica generalizada de las licitaciones hechas a la medida de perversas componendas en la contratación regional. Atentan tales prácticas contra el principio básico de la pluralidad de oferentes en los procesos licitatorios y cierran las puertas injustamente a la ingeniería de bien, que, sin duda, es la mayoría.

Su liderazgo, señor Vicepresidente, permite a estas empresas guardar esperanzas. Valga recordar que representan ellas más del 90 por ciento dentro del conjunto de las firmas de la ingeniería local. Un hecho que legitima su aspiración de poner un grano de arena en la construcción de un nuevo país. Todo, en medio de un proceso orientado a democratizar el auge de la infraestructura, para que en los procesos de contratación quepan no solo los grandes consorcios, sino también los medianos y pequeños empresarios.

De su talento y de la cooperación de su valioso equipo, encabezado por la ministra Natalia Abello, dependerá entonces la concreción de tan anhelado clamor.

* Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura



Las obras civiles de menor envergadura y el impulso de múltiples proyectos relacionados con infraestructura social **bien podrían recaer sobre los hombros de las pymes de ingeniería.**