

Una revolución silenciosa

APP para Bogotá

Juan Martín
Caicedo
Ferrer*



Hace pocos días, el Gobierno Nacional divulgó un ramillete de 21 iniciativas privadas, todas ellas enfocadas a destrabar el nudo gordiano en que se ha convertido la movilidad capitalina.

Tras analizar en detalle los planteamientos esbozados durante el encuentro –organizado por la Fundación Buen Gobierno y al que asistieron los candidatos a la alcaldía de Bogotá–, surgen algunas conclusiones.

Podría decirse, sin lugar a equivocaciones, que los privados supieron entender la ley de APP como una caja de herramientas disponible a la hora de construir importantes obras de infraestructura. Gracias a ello, no es osado aseverar que este tipo de iniciativas están generando desde ya una revolución silenciosa llamada, entre otras cosas, a propiciar la modernidad de Bogotá y del país.

Esto ya ha ocurrido en otras latitudes y ha funcionado de forma ejemplar; pero con un ingrediente para muchos contradictorio: mientras en el mundo ciertos gobiernos de izquierda se la han jugado por las concesiones y las APP, paradójicamente en Colombia quienes comulgan con esa

misma ideología se oponen de manera férrea al eficaz matrimonio Estado-sector privado.

Solo hace falta revisar la ausencia de comunicación y relacionamiento entre la actual administración de Bogotá con los privados. Coyuntura que ha conducido a un divorcio –ojalá temporal– entre las dos partes.

La situación luce muy diferente en algunos países del vecindario, en donde las doctrinas del socialismo se han entronizado en el poder. En Chile, por ejemplo, el expresidente Ricardo Lagos les apostó a las concesiones urbanas en Santiago con el propósito, entre otros, de liberar recursos para invertir en programas sociales de largo aliento.

Más allá de la experiencia de los vecinos, lo cierto es que en Colombia quedan ajustes por hacer en la materia. Al revisar los proyectos expuestos por los privados para Bogotá, se percibe que algunos de ellos podrían ser redundantes. En tal virtud, se hace penitencia la creación de una entidad regional equivalente a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que, de igual manera, las articule y se encargue de estudiar su viabilidad.

Mientras eso ocurre, vale la pena apuntar que las APP socializadas en el foro de Buen Gobierno afectarían tanto a Bogotá como a los municipios aledaños. En ese orden de ideas, la entidad a cargo de su puesta en marcha debe ac-

tuar en función de las necesidades de lo que se conoce como ciudad-región. Una sugerencia sería estudiar la creación de un área metropolitana o una región de planificación conjunta.

Adicionalmente, es indispensable que los Planes de Ordenamiento Territorial de la Capital y sus vecinos se confeccionen de manera articulada, de tal suerte que interpreten una misma realidad.

Si bien es cierto, por último, que los privados podrían resolver el dolor de cabeza que a diario generan los congestionados accesos a Bogotá con vías de vanguardia, también es una verdad irrefutable el hecho de que no nos podemos olvidar de los dineros necesarios para mantener la maltrecha malla vial de la ciudad y la cual, por obvias razones, no está incluida dentro de los proyectos de APP.

Aunque desafiante, este rosario de opciones bien podría cristalizarse durante el cuatrienio venidero. En el ambiente queda la sensación –ojalá acertada– de que todos los aspirantes a suceder a Gustavo Petro en el Palacio Liévano son conscientes de la necesidad de construir ciudad con el acompañamiento del sector privado. El consenso general le apunta a que así sea, por el bien de Bogotá, pero sobre todo por el bien de los capitalinos.

* Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura



En el ambiente queda la sensación de que todos los aspirantes a suceder a Gustavo Petro son conscientes de la necesidad de construir ciudad con el acompañamiento del sector privado.