

**ENTREVISTA**  
**JUAN MARTÍN CAICEDO**PRESIDENTE CÁMARA DE LA  
INFRAESTRUCTURA

El dirigente gremial afirma que por falta de controles en los municipios y los departamentos se están estructurando licitaciones y pliegos a la medida de un solo oferente.

# ‘La mitad de los contratos para vías en las regiones están amañados’

—Christian Pardo Q.

Con un llamado de alerta al Gobierno Nacional y a los entes territoriales empieza hoy en Cartagena el Congreso Nacional de Infraestructura, que este año llega a su décimo primera edición.

Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), gremio que organiza el evento, afirmó que si bien la economía está creciendo por cuenta de la dinámica de las obras civiles no se pueden seguir aplazando cuatro tareas.

“La estructuración de contratos estándar en las licitaciones regionales, la construcción de un plan maestro, la renovación del Instituto Nacional de Vías (Invías) y empoderamiento de las pymes de infraestructura”, menciona.

En entrevista con Portafolio, Caicedo habló de las propuestas que llevará este año a la reunión anual del sector, que recibirá más de 3.000 asistentes.

**¿Por qué se deben estructurar los contratos de las licitaciones para vías en las regiones?**

Por una sencilla, pero contundente razón. Los resultados del observatorio contractual de la CCI nos llevan a la gran conclusión de que en los municipios y en los departamentos, en la medida que no se está utilizando un solo pliego tipo, con criterios estándar y homogéneos, se están manipulando los procesos licitatorios.

Esa manipulación conduce a que en la mayoría de los contratos en los entes territoriales son para un solo oferente, lo que limita el principio básico de contratación: la parti-

**OTROS TEMAS A TRATAR EN EL CONGRESO**  
La infraestructura en el plan de desarrollo, los cuellos de botella logísticos y los costos del transporte.

**UTILIZAR EL MECANISMO DE LAS APP**  
Para reducir el déficit de infraestructura en los centros urbanos.

cipación plural y masiva de oferentes. La corrupción se está apoderando de muchos contratos regionales.

**¿Cuál es la solución?**  
Dado que buena parte de esos recursos se entregan a través de las regalías, la alternativa es que el Gobierno está en todo su derecho de supervisar esos procesos.

Más del 50 por ciento de los contratos están siendo manipulados con requisitos técnicos, de experiencia y financieros hechos a la medida.

**¿Cuál es la entidad llamada a hacer tarea?**  
A nuestro juicio la Agencia Nacional de Contratación. De lo contrario, el fenómeno de la corrupción va hacer metástasis en la contratación regional si no se le pone una talanquera.

**¿Por qué se puede estar dando esa situación?**  
Es una mala interpretación de la autonomía regional. Cuando uno hace estas críticas, se nos responde “es que acá somos autónomos” como si la corrupción fuera autóno-

ma. No se puede ser autónomo para corromperse que es lo que está pasando.

La Agencia de Contratación y la Planeación Nacional están en todo su derecho y deber de intervenir y poner en marcha una política con criterios estándar en la licitación y en los pliegos de los contratos de infraestructura.

Si no se hace va llegar un momento en el que todos los contratos podrían estar contaminados.

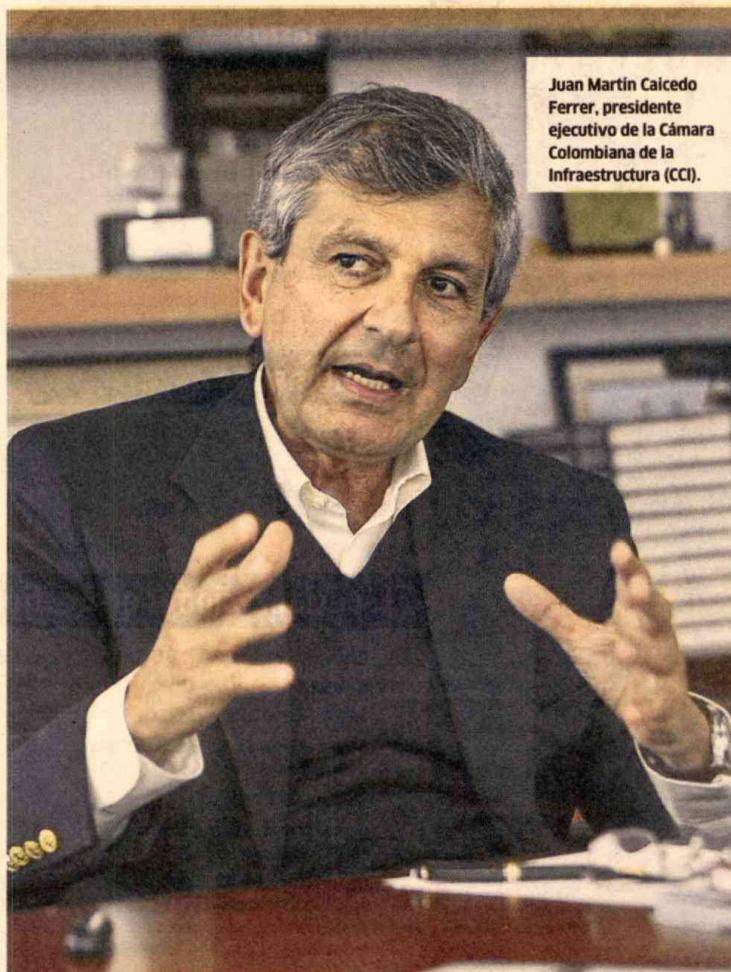
**¿Por qué hay que reformar al Invías?**

Para la Colombia que viene y el posconflicto se necesita un Invías con mayor presencia institucional, como sucede con ProVías en Perú. Una entidad que esté en capacidad de dar asesoría técnica en las regiones, precisamente para evitar esa mancha de aceite de pliegos a la medida.

Al país no le conviene una dicotomía entre una

## Equidad, transporte y logística

El cónclave de la infraestructura colombiana recibirá este año a Óscar Arias, presidente de Costa Rica y Premio Nobel de la Paz; Jaime Lerner, exalcalde de Curitiba (Brasil); Marcelo Ebrard, exalcalde de México DF, y Yoshi Sheffi, director del Centro de Transporte y Logística del Instituto Tecnológico de Massachusetts. Adicionalmente se conocerán los proyectos en EE. UU., República Dominicana, Guatemala, Honduras, El Salvador, Costa Rica, Perú y Chile.



Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI).

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que se muestra con una gran capacidad institucional, que está liderando las concesiones, y un Invías débil. Al país le conviene que ambas entidades sean fuertes.

**¿Además del acompañamiento a los entes territoriales traería otros efectos?**

Coincidimos con un estudio de la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (Anif) que recomienda que algunas de las obras que se van a realizar, posiblemente la tercera ola de concesiones, se hagan a través de obra pública. Nos referimos básicamente a la etapa de construcción, que puede ser más rentable para el Estado y para la financiación de los proyectos.

Las etapas de mantenimiento y operación sí serían entregadas en concesión. La contratación sería idéntica: ágil, eficiente, que no deja sospecha en cuanto a una eventual falta de transparente.

Lo que estamos diciendo

“El mecanismo de las APP, que el privado aporte los recursos, ha derivado que el país siga avanzando notoriamente en infraestructura”.

es no nos olvidemos de la obra pública, queremos abrir el debate.

**¿Ese modelo, dónde ha funcionado?**

En Ecuador, en materia de vías, solo lo que es a juicio del Estado ‘peajeable’, o se puede financiar con peajes; el resto de las carreteras ha sido a través de obra pública. Han construido cerca de 7.000 kilómetros de esa manera.

Nosotros no tenemos que llegar a ese extremo pero sí podemos encontrar un punto medio.

**¿Qué contendría el Plan Maestro?**

Debe ser de muy largo pla-

zo, que trascienda y supere los límites estrechos de los planes cuatrienales, y prevea para las próximas décadas la demanda de servicios en este frente, y que se inspire en los postulados de un sistema multimodal y de un patrón que garantice la eficiencia del gasto en infraestructura.

**¿Cuál es su preocupación con las pymes de ingeniería?**

Los estudios de caracterización del sector demuestran que más del 90 por ciento de las empresas son pymes.

Son firmas que se mueven especialmente en las regiones y de ellas depende el futuro de la infraestructura en Colombia son como la sábila.

Estamos reclamando una política para que puedan modernizarse, crecer y convertirse en grandes empresas.

Esto se logra si los requisitos financieros, para obras que pueden ser desarrolladas por pymes de ingeniería tienen condiciones distintas, más moderadas o van a ir muriendo,