



“SOMOS UN MOTOR DE CRECIMIENTO”

Entre 2011 y 2014 los recursos destinados a los proyectos de infraestructura ascendieron a 28,5 billones de pesos. Por eso, la prioridad actual del sector público y del privado es que el dinero se invierta de manera eficiente en las obras que el país necesita.



Juan Martín Caicedo,
presidente de la
Cámara Colombiana
de Infraestructura.

En la última década, Colombia entendió que si no supera su gran rezago en infraestructura, su competitividad se irá al traste frente a las ventajas que ofrecen otros países de la región. Por eso, muchos grandes proyectos ya están contratados y otros se encuentran en proceso de adjudicación.

El gremio de la infraestructura resalta la necesidad de garantizar que ese desarrollo no se vea afectado por la burocracia y el desorden institucional, como las demoras excesivas en el licenciamiento ambiental, en las consultas a las comunidades, en la adquisición predial o la interferencia con las redes de servicios públicos. Juan Martín Caicedo, presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura, conoce el panorama de primera mano y asegura que se trata de un sector dinámico y el principal motor de crecimiento del producto interno bruto (PIB) del país.

SEMANA: ¿En Colombia se está construyendo masivamente, como asegura el gobierno nacional?

JUAN MARTÍN CAICEDO: De acuerdo con el Indicador de Inversión en Obras Civiles (IIOC), que permite determinar la evolución trimestral de la inversión en obras civiles, a tra-

vés del comportamiento de los pagos de las entidades contratantes a los contratistas, el sector ha tenido una muy buena dinámica en los últimos trimestres. Ese impulso es consecuencia, principalmente, de programas estratégicos como los corredores para la prosperidad, los corredores para la competitividad, el mantenimiento y rehabilitación de la red vial primaria, más las inversiones territoriales, que explican buena parte de la dinámica reciente del sector.

SEMANA: Entonces, ¿el sector sí va por buen camino?

J.M.C: La entrega de recursos adicionales que hizo el gobierno nacional en 2013 con el Plan de Impulso a la Productividad y Empleo (Pipe), le permitió acelerar la ejecución de algunas obras que estaban previstas para vigencias posteriores. Otro factor que explica el buen desempeño es la dinámica de las concesiones viales vigentes, pues tan solo en 2013 se entregaron más de 250 kilómetros de dobles calzadas. De hecho este sector ha sido el principal motor de crecimiento del PIB en los últimos trimestres, que compensa de alguna forma la desaceleración del sector minero energético.

SEMANA: Desde que el Congreso aprobó la reforma a las regalías en 2012, se han ejecutado 1.060 proyectos, evaluados en 744.000 millones de pesos y hay un saldo



La ola invernal de 2010 y 2011 desnudó la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte y la inexistente planeación urbana de las ciudades.

FOTOS: ARCHIVO SEMANA

cercano a los 4,5 billones de pesos. ¿No preocupa esa baja ejecución?

J.M.C: En el nuevo sistema de regalías la distribución y ejecución eficiente del dinero —que genera la explotación de recursos naturales no renovables— debe pasar por un proceso de coordinación entre las entidades territoriales y el gobierno nacional, por medio de los Ocad (Órganos Colegiados de Administración y Decisión). El objetivo de esta figura es definir los proyectos de inversión que obtendrán recursos del Sistema General de Regalías (SGR), así como aprobar y priorizar la conveniencia y oportunidad de financiarlos y designar su ejecutor. Luego se deben superar las etapas tradicionales de estudios de prefactibilidad y factibilidad antes de ser contratados y ejecutados. Entonces, en muchos casos los proyectos están aprobados pero aún no se han contratado o están en etapa de estructuración. De hecho, de acuerdo con información del SGR están aprobados 5.632 proyectos por un valor de 13,1 billones de pesos. Así que, al menos, los recursos ya están comprometidos.

SEMANA: Las inversiones millonarias para prevenir las olas invernales o fenómenos naturales como El Niño son una promesa que se repite sin resultados contundentes. ¿Cuál es la solución definitiva?

J.M.C: La ola invernal de 2010 y 2011 desnudó la vulnerabilidad de nuestra infraestructura de transporte. En su momento y a petición del gobierno nacional lideramos un grupo de expertos en temas hidráulicos, viales y férreos que presentó una serie de recomendaciones de corto, mediano y largo plazo. Por ejemplo, la revisión de las proyecciones hidrológicas necesarias para los diseños

SEMANA: Desde hace rato se ha tratado de implementar sistemas de transporte masivo de menor impacto en el medioambiente. ¿Cómo lograrlo?

J.M.C: Es innegable la importancia del componente ambiental en los procesos de planeación de una ciudad. En el caso particular de Bogotá y de su sistema de transporte no se ha llevado el discurso a la realidad, a pesar de la incorporación progresiva de una par-

“Para lograr una planificación urbana exitosa y sustentable en las ciudades del país, se requiere de una política de largo plazo”

de obras; el procesamiento de imágenes satelitales de libre acceso a la comunidad científica para identificar los límites de áreas de inundación; el mejoramiento hidráulico de ríos importantes como el Cauca o el Bogotá; la reglamentación de los POT, con el fin de restablecer los linderos de los lechos mayores de los ríos y la recuperación y conservación de humedales. En el caso de la construcción de carreteras se recomendó no ahorrar recursos en obras eficaces para mitigar estas situaciones como los túneles, viaductos y obras de contención especializadas que garanticen la operación segura de las vías.

te de la flota híbrida en el SITP, o la instalación de paraderos ecológicos. Ahora bien, para lograr una planificación urbana exitosa y sustentable, se requiere de una política de largo plazo. Aunque parece obvio, es indudable que instrumentos como los POT deben blindarse del vaivén de los intereses de las administraciones pasajeras. Los efectos desastrosos del cambio climático ya son una realidad que vivimos y de la cual hasta ahora estamos tomando conciencia. Falta, entonces, el verdadero compromiso de los mandatarios para implementar y mantener políticas que garanticen un desarrollo sustentable. ■