

OPINIÓN ■

# El arranque de una locomotora

Aunque por largas décadas sus vagones permanecieron estacionados en el patio del olvido, finalmente la locomotora de la infraestructura encendió motores y hoy empieza a tomar velocidad de crucero. Para comprobarlo, solo hace falta dar un vistazo a los avances que deja a su paso la buena dinámica adquirida por este sector.

Por Juan Martín Caicedo Ferrer\*

**L**OS RESULTADOS SON ELOCUENTES. LA ADJUDICACIÓN de la primera ola de concesiones viales de Cuarta Generación y ocho proyectos de la segunda ola; unido a la puesta en marcha, por parte del Invías, de programas como los Corredores Prioritarios para la Prosperidad o las Vías para la Equidad son de por sí un plan ambicioso. Pero si se le suman las ocho concesiones de iniciativa privada 'bendecidas' por el gobierno y la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, cuya inversión estimada será de 2,5 billones de pesos, entre otros, muestra que el tren de la infraestructura es imparable.

A lo anterior habría que sumar la apuesta encaminada a modernizar la red aeroportuaria del país con una partida presupuestal de 2,8 billones de pesos y la decisión de reanimar la agónica infraestructura ferroviaria del país. Tras sumar el costo de este rosario de proyectos, el monto final se acerca a los 80 billones de pesos. Una cifra para nada despreciable.

El interrogante que surge, al mirar este halagüeño panorama, es evidente: ¿dónde ha estado la clave para dar tan significativos pasos? La respuesta está contenida en el hecho de que, al mejor estilo de un moderno edificio, los cimientos de la infraestructura en Colombia finalmente quedaron sentados sobre tres pilares robustos: institucionalidad, normatividad y la disposición de recursos. Una mezcla que no puede faltar cuando se trata de modernizar y hacer más competitivo a un país en materia de infraestructura. Con esa fórmula, por ejemplo, países como Chile o México transformaron su cara y, de paso, se liberaron del lastre histórico que por años llevaron a cuestas en asuntos de vías, puertos, aeropuertos y ferrocarriles.

Pero más allá de las conquistas del vecindario, no está de más mirar en detalle lo que ha pasado en asuntos institucionales en nuestro país. En este flanco, se constituye en un salto gigantesco la creación de entidades técnicas -despojadas de cualquier interés político- como la Agencia Nacional de Infraestructura, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y la Financiera de Desarrollo Nacional. Todas ellas, llamadas a materializar las obras de infraestructura que hoy copan la agenda del gobierno central.

Los avances no se detienen allí. En asuntos normativos, brilla el nacimiento de normas que -como la ley de Asociaciones Público Privadas (APP) o la Ley de infraestructura- han servido

para crear un marco que estimula la iniciativa de los particulares y garantiza el desarrollo cabal de los proyectos relacionados con el sector. No obstante lo anterior, es saludable advertir que las bondades de Ley de Infraestructura realmente podrán palpase en la fase de preconstrucción de las vías de cuarta generación. Es por ello que será necesario abrir un compás de espera para introducir a la norma los ajustes que eventualmente surjan en el camino.

Finalmente pero no menos importante, cabe anotar que la chequera del Estado está disponible para invertir en esta esperanzadora apuesta por la infraestructura. Las cifras hablan por sí solas: mientras en 2010, la inversión del sector apenas alcanzaba el 1 por ciento del PIB, hoy esa cifra alcanza el 2,5 por ciento. 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 por ciento en los últimos cinco años.

Sin temor a equivocarse, hoy podemos decir que la locomotora arrancó. Pese a ello, hay un vagón que aún luce desatendido y que, cada vez más, se hace necesario encarrilar sobre esos rieles sólidos por los que transita el sector. Se trata de las pequeñas y medianas empresas de ingeniería que, valga decirlo, no están cobijadas por una política pública que les permita usufructuar de mejor manera este boom de la infraestructura.

Si bien es cierto que sobre los hombros de los grandes consorcios recaerá la responsabilidad de echar a andar las vías de cuarta generación, las firmas de mediana y pequeña envergadura también están llamadas a desempeñar un rol clave en la ejecución de proyectos de menor cuantía o, incluso, en aquellas iniciativas privadas que apuntan a la denominada infraestructura social: escuelas, cárceles, hospitales o agua y saneamiento básico, por mencionar tan solo un puñado.

En resumen, a los buenos resultados y a las generosas intenciones que sin duda viene mostrando el gobierno para sacar adelante esta empresa de la infraestructura, habría que sumarle una dosis de voluntad política que permita equilibrar la balanza para que no solo los grandes sino también los pequeños y medianos empresarios del sector contribuyan, en la medida de sus posibilidades, a construir desde ya el país del futuro. ■

\*Presidente ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

