

EN INFRAESTRUCTURA: ¿INVERSIÓN EXTRANJERA?

Por Juan Martín Caicedo Ferrer*

La creciente inversión extranjera es producto de la confianza que ofrece la economía colombiana, y contribuye sin duda al desarrollo de los sectores minero y de hidrocarburos y al avance de las actividades manufactureras y de las comunicaciones.

Pero no ha sido igualmente notoria la inversión foránea en el sector de la construcción y la infraestructura, hasta el punto que en el 2012 el país escasamente recibió por este concepto USD 244 millones, equivalentes tan sólo al 1.5% del total de dicha inversión y al 0.07% del PIB.

No existen razones, por lo demás, para suponer que en el corto y mediano plazo fluirán mayores recursos externos en este frente, dado que los proyectos de mayor envergadura, como es el caso de las concesiones viales de cuarta generación, contarán con un respaldo del presupuesto público cercano al 80%, y requerirán por ende de aportes mínimos de parte de los constructores foráneos, amén de que dichos aportes sólo harán parte de la financiación de corto plazo, y saldrán del país tan pronto ingresen los recursos públicos al flujo de los proyectos.

Ahora bien. Más allá del papel serio de constructoras de afuera que trabajan en asocio con empresas locales, las perspectivas favorables del país han incentivado el arribo de un gran número de empresas debilitadas por la crisis europea, lo que nos coloca en el riesgo evidente de una especie de “efecto derrame”, que podría contaminarnos en materia grave, en cuanto algunas de esas firmas pretenden solventar sus dificultades a través de la obtención de jugosos contratos en Colombia.

Se percibe también la competencia desleal de muchas firmas de afuera que abogan por condiciones especiales en los pliegos licitatorios. Algunas de ellas han incumplido sus obligaciones contractuales, como lo ha denunciado con especial valor la Señora Ministra de Transporte. Otras, cual golondrinas, han anunciado ya el retorno definitivo a sus países de origen, tras ser beneficiarias de algunas licitaciones. Como si fuera poco, varias de esas empresas empiezan a acercarse al país en compañía de un sinnúmero de abogados, para exigir renegociaciones en cuanto surjan los problemas de carácter predial, ambiental o social que suelen afectar a las obras en Colombia. Empiezan a merodear aquí, igualmente, empresas extranjeras de papel, que ofrecen la mediación de políticos o *lobistas* de profesión, para facilitar la concreción de negocios entre firmas europeas y colombianas.

¿Estaremos recorriendo el camino de países que de manera indiscriminada abrieron las puertas al competidor extranjero, y debilitaron y destruyeron por ende sus empresas locales? Hay augurios para pensar lo contrario: gracias a los buenos oficios de la Agencia Nacional de Infraestructura, la ingeniería colombiana y el Gobierno

estudian fórmulas que faciliten el equilibrio entre la sana competencia extranjera y la protección a las constructoras de índole local. Las manifestaciones de interés en torno a las futuras concesiones viales, lideradas en su inmensa mayoría por compañías foráneas, prendieron las alarmas. Sería imperdonable que el gran esfuerzo fiscal que hará el país por un valor de 44 billones de pesos, para respaldar el programa de las nuevas concesiones viales con los impuestos de los colombianos, no fuese aprovechado para fortalecer a la ingeniería local.

Bienvenida, entonces, la competencia extranjera, pero en las mejores condiciones de mercado, y dentro de un esquema que garantice igualdad de condiciones frente a las compañías nacionales. Las compañías extranjeras, por su parte, deberán asegurar alguna inyección de capital y nuevas tecnologías, y no sólo la aportación de los famosos certificados de experiencia, que en el pasado también abrieron las puertas a obras fallidas muy conocidas.

*Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura