

INFRAESTRUCTURA: EJECUCIÓN Y PRIORIDADES

Por Juan Martín Caicedo Ferrer*

La ejecución.- Los analistas y también los usuarios de los sistemas de transporte, especialmente en el frente de las vías, manifiestan preocupación en cuanto no repunta el indicador estadístico de las obras civiles y no existe la sensación de que la locomotora de este sector hubiese arrancado a toda marcha.

Los anuncios sobre las grandes contrataciones que se propone adelantar el Gobierno a partir del 2013 a través de la ANI, y mediante la Ley de APP's, generaron la impresión de que la locomotora ya había tomado gran impulso. Pero debe precisarse, que la dinámica real del sector depende de la ejecución física de las obras, y no de los anuncios o incluso de la simple contratación de los proyectos. Algo va en Colombia de la contratación de las obras a la ejecución de las mismas: la legalización de los respectivos contratos, los pagos para los avances de obra y la superación de las mil y una contingencias que suelen presentar en el país este tipo de proyectos. Estamos en Cundinamarca y no propiamente en Dinamarca.

Todo lo anterior, sin perjuicio de los encomiables esfuerzos que viene liderando la Señora Ministra Cecilia Álvarez-Correa a fin de que se ejecuten bien, dentro del cronograma previsto, y sin excepción alguna, los contratos adjudicados desde tiempo atrás o en épocas más recientes.

En aras de la verdad, los funcionarios deben aclarar, eso sí, que los 200 kms de dobles calzadas que se pusieron en servicio en 2012, así como los 300 kms que se entregarán en el 2013, tienen origen en los contratos de concesión que vienen de administraciones anteriores. Por cuenta de algunos tropiezos puntuales, los voceros oficiales generalizaron sus críticas en cabeza de todas las concesiones, pero las reivindicaron ahora, con justicia, en cuanto reconocen el buen ritmo que denotan las cifras anteriores, especialmente en los tres tramos de la "Ruta del Sol", que avanzan a pesar de los líos ambientales, prediales, de comunidades y de redes de servicios, que atrasan en grado sumo la construcción de ese corredor estratégico.

Propuestas y prioridades.- Ahora bien, en aras de impulsar o mejorar la velocidad de la locomotora, dejamos a consideración del Gobierno una decena de propuestas de carácter práctico:

- Buscar soluciones de tipo presupuestal y legal para ejecutar en dos años los contratos de los corredores de prosperidad y mantenimiento adjudicados por INVÍAS en el 2012 por 3.6 billones, cuyos pagos y ejecución se previeron inicialmente para cuatro años.
- Apurar a través de decretos o medidas administrativas, el trámite expedito de las licencias ambientales y de las consultas a las comunidades, dado que recientes

análisis jurisprudenciales lo permiten, y tramitar con carácter de urgencia una ley que despeje lo relativo a la adquisición de los predios y la interferencia de las redes de servicios.

- Los riesgos anteriores deberán ser asumidos en los contratos de concesión de manera integral por el Estado, mientras el país no sea capaz de obviar o mitigar tales problemas, previa la iniciación de las obras.
- Despejar lo relativo al trámite dispendioso de las regalías, para acrecentar la inversión en obras civiles.
- Mejorar sustancialmente el presupuesto de INVÍAS para la preinversión en estudios y diseños, afectado por un descenso del 90% entre 2011 y 2012.
- Dar vida, paralelamente, a la vieja iniciativa de un Banco de Proyectos.
- Construir de una vez por todas, y a la mayor brevedad posible, una política pública para las PYMES de la ingeniería, hoy totalmente ausente de las prioridades oficiales, dado el monumental aporte que ellas pueden insuflar a la nueva dinámica que reclama la infraestructura colombiana.

Sobre el programa de 44 billones en concesiones viales de 4ª generación, reiteramos tres sugerencias igualmente prácticas:

- Poner en manos del Señor Presidente de la República la priorización de las vías del programa, con base en diseños de ingeniería avanzada y análisis costo-beneficio, que las justifiquen para la competitividad del aparato productivo.
- Incorporar la experiencia técnica como requisito habilitante para la precalificación de los oferentes interesados. Tanto el objeto contractual de construir, mantener y operar las carreteras, como la propia Ley de APP's, reclaman tal experiencia.
- Sustraer del programa de 4ª generación de concesiones viales las obras de rehabilitación y mantenimiento de las vías, y entregarlas a INVÍAS para su contratación y ejecución inmediata a través del sistema tradicional de obra pública.

*Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura