



Foto de www.skyscrapercity.com

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE: ¿APORTE O RETROCESO PARA LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO?

La opinión pública se considera suficientemente ilustrada, y preocupada, por las numerosas obras de infraestructura de transporte que acusan algún problema ya sea en los términos de referencia para su adjudicación, o en su financiación, o en su ejecución y por supuesto, en la entrega oportuna de las obras de acuerdo con las condiciones del contrato respectivo.

Lo sorprendente sería que una obra se entregue a tiempo, con las especificaciones técnicas pactadas y con el presupuesto calculado inicialmente. Permanece vigente en el recuerdo del público el fracaso monumental del proyecto de la vía entre Villeta y Puerto Salgar adjudicado hace unos 10 años a la firma COMSA.

El caso más cercano se tiene con las obras de la calle 26 en Bogotá para no ir muy lejos, que tiene a la ciudadanía en un alto nivel de disgusto por las incomodidades que padece y los pobres resultados que observa y a las autoridades de las dependencias de Movilidad y del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU- del Distrito, en la cuerda floja, prestas a caer.

Algunas respuestas se encuentran en un interesante y juicioso diagnóstico sobre las Concesiones en Colombia elaborado por el Doctor. Juan Benavides, Profesor Asociado de la Facultad de Administración de la Universidad de los Andes, que se presentó en el Foro promovido recientemente por las Cámaras de Comercio de Bogotá, Cali y Barranquilla sobre Debates Presidenciales en Cali.¹

De este diagnóstico vale la pena destacar:

“Los hechos estilizados de las concesiones colombianas reflejan la ausencia de un plan maestro de transporte: muchas de las veintidós concesiones vigentes son vías locales o regionales que no conectan los grandes centros industriales entre sí ni con los puertos; puesto que no se exigen aportes patrimoniales mínimos a los concesionarios, las obras se construyen muy lentamente; la renegociación de los contratos se ha vuelto endémica y se ha vuelto común el uso de comportamientos anticompetitivos en las licitaciones; el sector público aprovecha los contratos firmados para adicionar nuevas obras de acuerdo a

las solicitudes de las comunidades y prorroga las concesiones masivamente, sin nuevos concursos y comprometiendo vigencias futuras. Esta preocupante situación aparece por debilidades del sector público en preparación de proyectos, selección de operadores adecuados, estructuración financiera y validez de los contratos. Las presiones redistributivas son muy fuertes en el sector de transporte y la actual institucionalidad (INCO) no está en capacidad de mitigarlas”.

El autor propone como soluciones a su diagnóstico “(i) cambios en la conducción del sector de concesiones y en la capacidad de hacer valer los contratos; (ii) planificación de la red de transporte; (iii) mejoras en la adjudicación y preparación de proyectos; y (iv) estructuración financiera por los mercados financieros”.

Por otro lado, en un interesante artículo publicado en la Revista Dinero.com el 16 de abril del presente año, se propone la creación de una “Estructuradora Colombiana de Proyectos”, como una solución realista, práctica y de comprobada funcionalidad en el Brasil.

Coincide el artículo en manifestar que en recientes estudios sobre la competitividad del país, se demostró que una de las dimensiones en que estamos en peor situación es la de la Infraestructura Logística (carreteras, ferrovías, puertos). Se viene discutiendo el tema desde años atrás y no se ha encontrado solución hasta la fecha. Ni siquiera es un problema de disponibilidad de fondos.

Las entidades responsables por promover la construcción de infraestructura a nivel nacional, departamental y municipal no parecen tener - en opinión del articulista -, las habilidades requeridas para estructurar los proyectos. Los procedimientos establecidos en busca de la transparencia y la legitimidad son de tal complejidad, que hacen que las entidades responsables se demoren mucho tiempo en llevar un proyecto desde la fase inicial de concepción hasta el punto de contratación.

No obstante tales medidas, construidas en principio para alejar el demonio de la corrupción de los contratos, todo parece indicar que siguen presentándose casos de participación indebida en los contratos, presiones de diverso orden sobre las entidades encargadas de su trámite, sobornos y comisiones mal disfrazadas para los funcionarios del gobierno.

La Estructuradora Colombiana de Proyectos cae en buen momento para ser estudiada por los equipos de



Foto de www.skyscrapercity.com

trabajo de los candidatos a la Presidencia. El ejemplo del Brasil es bien interesante. Veamos:

Se creó una empresa, la Estructuradora Brasileira de Proyectos-EBP- por cuenta del Banco de Desarrollo del Brasil y varios bancos privados. La EBP pone su capital en riesgo para financiar la formulación de proyectos nacionales de envergadura, por solicitud de las entidades del gobierno.

Realiza las actividades apropiadas para la contratación de los estudios de ingeniería, los modelos económico-financieros, la elaboración de los contratos y los términos de referencia de la invitación a ofertar, concurso o licitación. Por dicha labor cobra un porcentaje sobre el valor del contrato que oscila entre el 0.5 % y el 2 % que deberá pagar la entidad beneficiada con la adjudicación.

La pregunta que nos asalta es: ¿Qué está pasando? ¿Está fallando la Ingeniería Nacional que ha mantenido una trayectoria meritoria en la construcción de este país, considerado el tercero más fragmentado del mundo, de acuerdo con un informe de la Cámara Colombiana de Infraestructura?

¿Fallan las instituciones gubernamentales -INCO, INVIAS-, en la formulación de los pliegos de condiciones y en el seguimiento y supervisión de las obras?

Las entidades de Control (Personerías, Contralorías, Procuradurías) y aquellas designadas como Interventoras ¿están en verdad cumpliendo con sus deberes de verificación y cumplimiento de los términos pactados con el Contratista? ¿Dónde están los mecanismos de vigilancia y control –oportuno- que eviten llegar a los extremos a los que se ha llegado en el caso de las obras de la calle 26, que si no son reportadas por la prensa, ante la evidente negligencia y poco dinamismo observado, seguirían en las mismas?

Si el proyecto no se adjudica la EBP no recupera el valor invertido en los estudios de reestructuración. Se trata en consecuencia, de una estrategia de trabajo conjunto entre el gobierno y el sector privado que garantiza transparencia, eficiencia y elevadas posibilidades de adjudicar el proyecto en los mejores términos para las partes.

Trasladando la experiencia al caso colombiano se cuenta con entidades que han trabajado iniciativas similares como el caso del proyecto de la doble calzada Bogotá-Santa Marta que el Ministerio de Transporte estructuró con el apoyo de la Corporación Financiera Internacional, proyecto que al parecer va por buen camino.

Aprendamos de estas valiosas experiencias y apliquémoslas con seriedad, rigor y eficiencia haciendo que cada peso que entre al presupuesto retorne a la sociedad en la forma de inversión sana en una infraestructura útil, prioritaria, bien planeada, que contribuya a la competitividad nacional y aumente la participación del empleo en el PIB del sector.

El gobierno cuenta con un músculo financiero representado en Bancoldex que podría adaptar sus actividades con alguna reforma al Estatuto de Contratación vigente para trabajar en conjunto con la banca privada y con la banca multilateral como la Corporación Financiera Internacional.

El caso como se dijo arriba, no por falta de recursos. Recordemos que el año pasado el Gobierno,, buscando recuperar la economía post-crisis y el empleo nacional, promovió la asignación de cuantiosos recursos del presupuesto apoyado con sumas similares de origen privado con destino a la inversión en proyectos de infraestructura, todo lo cual alcanzó la no despreciable cifra de Col \$ 55 billones, que no se alcanzaron a ejecutar. Es mayor y más complejo el problema de preparar la licitación y los proyectos, que ejecutarlos.

¹ BENAVIDES, Juan, Reformas para atraer la inversión privada en infraestructura vial. Diagnóstico. Propuestas Económicas de los candidatos. CAF, Fedesarrollo, Cali, marzo de 2010.

Por: CF (ra) Ernesto Cajiao Gómez
Profesor Universidad de San Buenaventura, Cali.



Eduardoño, un conjunto de negocios a su SERVICIO

| | | | | | |
|---|--|--|--|--|--------------------------|
| | | | | | <p>www.eduardono.com</p> |
| • MEDELLÍN Carrera 48 14-68 Conm. (4)444 5888 • ITAGÜÍ Carrera 42 (Autopista Sur) 46-171 Conm. (4)372 2955 • BOGOTÁ Calle 198 22-81 Conm. (1)678 0019 | • BUENAVENTURA Calle 6 (Av. Simón Bolívar) 21B-02 Conm. (2)242 2210 • CARTAGENA Calle 25 24A-10 Calle Real, Manga Conm. (5)660 8395, Bosque Trasnrv. 52 16-347 Conm. (5)669 4970 | | | | |