

DISCURSO DE CLAUSURA XVI CONGRESO NACIONAL DE LA INFRAESTRUCTURA

Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente Ejecutivo de la CCI

22 de noviembre de 2019 - No quisiera empezar sin antes manifestar la absoluta solidaridad del gremio con el gobierno, de cara a la compleja coyuntura que hoy vive el país. Respetamos, sin duda, las expresiones de protesta pacífica, pero rechazamos a toda costa los actos violentos y vandálicos. Confiamos en que la situación pueda solventarse, de la mejor manera, lo antes posible.

Ahora, atendamos lo que hoy nos congrega. Justo hace un año, señora ministra, aquí mismo, acordamos de manera conjunta -gobierno y sector privado-, trabajar en pro de la infraestructura. Coincidimos entonces, en la necesidad de seguir imprimiéndole dinamismo a este sector que, sin lugar a equívocos, está estimulando el crecimiento económico. Todo esto lo discutimos con miras a hacer de Colombia un país cada vez más moderno, más competitivo y mucho más interconectado.

Hoy, al cabo de un año de la llegada de este gobierno, celebramos el empeño por hacer del nuevo Puente Pumarejo una realidad. Ha sido esta administración, asimismo, responsable de inaugurar, entre otras obras, el Túnel de Oriente en Medellín. Esperamos, además, que durante este periodo pueda quedar atrás la tortuosa historia del paso de la Línea que, finalmente, una vez entre en operación, se convertirá en pieza estratégica para el comercio exterior.

Injusto sería desconocer, por otra parte, el interés del gobierno en el sentido de destrabar la marcha de las 4G. De hecho, a partir de un diagnóstico de la gestión contractual de ese programa, elaborado por el gremio, conformamos mesas de trabajo, ANI y CCI, para abordar los asuntos que, de manera directa, tocan la fibra de los concesionarios; por ejemplo, la coordinación interinstitucional, los tiempos de respuesta de la misma ANI, la correcta interpretación de algunas figuras contractuales como los denominados eventos eximentes de responsabilidad y la suspensión de la retribución a la que tienen derecho los concesionarios por cuenta de trámites prediales o ambientales.

No dudo, ministra, que la capacidad de concertación conjunta -ANI y gremio- llevarán estas mesas de trabajo a buen puerto. Confío en que los resultados de este ejercicio se verán reflejados en soluciones integrales que,

a la postre, redundarán en una gestión mucho más expedita y eficiente de los contratos del 4G. De ahí la necesidad, entonces, de plasmar en un documento de política pública cada uno de los acuerdos resultantes de estas discusiones, una vez llegue el momento.

El rol positivo del sector privado

Debo exaltar, ahora, la importancia y el empeño de los privados para llevar a buen destino las 4G y otras infraestructuras como la portuaria, la aeroportuaria y la férrea.

Entremos en materia. La contratación del programa 4G, por cerca de \$43 billones, logró surtirse de manera transparente, sin tacha o denuncia alguna por parte de los órganos de control. Esto se ve reflejado en el hecho de que hoy haya 29 concesiones adjudicadas y de ellas, 21 cuenten con recursos de financiación, por un valor cercano a los \$33 billones. Esto es muestra fehaciente de la confianza que abriga el sector financiero nacional y extranjero en esta apuesta. ¡Valga anotar, además, que 15 vías 4G ya reportan un avance de obra superior al 35%!

Todo lo anterior, ministra, y esto no puede pasar de soslayo, ha sido posible, en buena medida, gracias al aporte de capital efectuado por los accionistas de las concesiones. De sus propios recursos, precisamente los privados han girado poco más de \$8 billones para echar a andar los proyectos 4G que actualmente están en etapa de construcción.

Por el lado de los modos aeroportuario, portuario y férreo el panorama luce reconfortante. Para comprobarlo, solo hace falta dar el siguiente vistazo: en materia aeroportuaria, entre enero y junio de 2019, se movilizaron 19,5 millones de pasajeros, lo cual representó un crecimiento del 10% respecto al mismo periodo del año pasado.

En lo que tiene que ver con los puertos que se despliegan sobre las costas marítimas, ministra, las cifras no se quedan atrás: entre enero y junio de este año, fueron movilizadas 98 millones de toneladas y en ese ejercicio, la región Caribe descolló por ser la de mayor participación.

En lo atinente al modo fluvial, entre enero y junio de 2019, se movilizaron 1,5 millones de toneladas de carga por el río Magdalena, principalmente hidrocarburos.

De otra parte, el sistema férreo ha venido convirtiéndose en complemento a la hora de transportar carga: entre enero y junio de 2019, sobre los vagones de nuestras locomotoras se movilizaron, sin tener en cuenta el carbón, casi 34.000 toneladas de mercancía. Hay que destacar que el acumulado al mes

de octubre cerró con casi 70.000. Esto refleja el interés por parte del sector privado en capturar las ventajas de este modo, a lo largo de los corredores actualmente en operación de la Dorada a Santa Marta y de Bogotá a Belencito.

En conjunto, todo esto es lo que está transformando la cara del país. Hoy las carreteras, las terminales portuarias y aeroportuarias, nuestros ríos, así como los rieles que, poco a poco, van soportando el tránsito de los ferrocarriles, son infraestructuras que hacen de Colombia un país cada vez más competitivo.

Ahora, ministra y asistentes, quiero aprovechar este momento para invitarlos a que nos tomemos un par de minutos y veamos, en las siguientes imágenes, cómo el arrojo, la capacidad y la creatividad de nuestra ingeniería han sido atributos definitivos para poner en pie imponentes megaobras.

VER VIDEO AQUÍ

El impacto socioeconómico del sector

El año termina, y qué mejor coyuntura para hacer balances. Los resultados del DANE mostraron que la economía creció, durante el tercer trimestre, un 3,3% y fue, justamente, el PIB de obras civiles el que mayor incremento reportó, con un 13%. Esto, hay que decirlo sin ambages, es la demostración de que el renglón de la infraestructura está tomando la delantera en materia económica y, de paso, se ha convertido en su principal 'jalónador'.

A estas aplastantes cifras se suma el impacto socioeconómico del sector: solo con el programa de vías 4G, se han generado más de 60.000 plazas de trabajo, lo cual se constituye en un aliciente de desarrollo para las regiones en donde las concesiones se reconocen como una fuente de empleo estable, digno y formal.

Ministra, este sector es uno de los principales aliados del gobierno, hay que admitirlo. Sigamos entonces caminando de la mano, para que en los años venideros, estos resultados no solo se mantengan, sino que muestren curvas ascendentes. Al fin y al cabo, los grandes ganadores no seremos nosotros: será la sociedad en su conjunto y, en esencia, todo el país.

Nuevas fuentes de financiación

Ahora bien: no obstante el halagüeño panorama hasta aquí descrito, es evidente que las condiciones fiscales del país, durante los últimos años, no han sido las mejores. Hay, en efecto, dificultades presupuestales que, de

cara al futuro, bien podrían poner en vilo la ejecución de nuevos proyectos estratégicos para el crecimiento y el comercio exterior.

De ahí entonces, la necesidad de barajar alternativas para la consecución de recursos frescos, provenientes de nuevas fuentes. Voces autorizadas, a las cuales nos sumamos, han sugerido, por ejemplo, la enajenación del 8,5% de Ecopetrol para tal fin. Connotados expertos y analistas también proponen hacer lo mismo con la participación del Estado en la generadora eléctrica ISA.

Cualquiera que sea el camino y dado que son ingentes los recursos que demanda la infraestructura faltante, creemos sinceramente que la autoridad económica no debe descartar la enajenación de activos para financiarla. La infraestructura no debe detener su crecimiento.

En este caso enajenar, no es sinónimo de renunciar: es cambiar los activos antes mencionados por otros mucho más rentables, como sin duda lo son la competitividad y el crecimiento económico resultantes de contar con una buena infraestructura.

El país ya ha puesto a prueba, de manera exitosa, experiencias similares. Los recursos derivados de la venta de Isagén -que valga decirlo no fueron utilizados para financiar gasto corriente de la nación- viabilizaron activos estratégicos para acometer obras prioritarias.

Es clave, además, que la banca siga jugada a fondo por el desarrollo y la construcción de la infraestructura que demanda el país. Sin su participación, difícilmente los colombianos podrán seguir siendo testigos de los avances en materia de conectividad que ya se evidencian por toda la geografía nacional.

Los bancos, por su lado, pueden tener la certeza de que tanto el legislador como la Corte Constitucional, han fijado las condiciones para que, en su calidad de terceros de buena fe, estén amparados en el evento de que se declare la nulidad absoluta de un contrato. Así lo establecen el artículo 20 de la Ley 1882 de 2018 y la sentencia proferida, posteriormente, por la Corte Constitucional. Sin embargo, es imperativo señalar que el precedente judicial generado por el tribunal de arbitraje de la Ruta del Sol II, no dio aplicación rigurosa a tales condiciones, lo cual se convierte, sin duda, en motivo grave de inseguridad jurídica para el sector.

Los corredores de comercio exterior

Quiero abordar ahora un asunto realmente sensible: hace unas horas, Armando Montenegro, puso en evidencia que la suerte de los corredores

estratégicos de comercio exterior aún no luce despejada. Para corroborarlo, solo es necesario revisar el corredor Bogotá-Buenaventura, en donde faltan 106 km. de doble calzada por contratar. Similar situación a la que se presenta en la vía hacia la Costa Atlántica, donde los tramos pendientes suman unos 300 km. En el más simple ejercicio de aritmética, estamos hablando de 400 km. que requieren de un capex no muy lejano a los \$8 billones.

No son estas, lamentablemente, las únicas dobles calzadas que engrosan la lista de espera. Faltan por concretar proyectos tan importantes para el comercio interno y binacional como la concesión Pasto-Popayán, o la vía Zipaquirá-Barbosa-Bucaramanga, que será crucial una vez Venezuela supere sus complejas dificultades. Cómo no echar de menos la segunda calzada que comunica a Barranquilla con Santa Marta, iniciativa que, entre otras cosas, está planteada para franquear la erosión costera en tres puntos críticos de esa vía. Tampoco podemos dejar de mencionar la necesaria terminación de un tramo en calzada sencilla, aún pendiente, en la vía que de Medellín conduce a Turbo.

Así pues, poco estratégico resultaría escatimar esfuerzos para obtener los recursos de la nación que garanticen, en el corto plazo, la puesta en marcha de aquellas obras vitales para la competitividad. No sobra, ministra, recabar en la necesidad de que el gobierno concentre su atención en este flanco.

La intermodalidad

Ahora bien: es evidente, a todas luces, que los costos logísticos que hoy maneja el sector no son competitivos. Un fenómeno que persistirá si no nos jugamos a fondo por la recuperación de nuestros ríos navegables, así como por seguir dándole impulso al ferrocarril. Al final de cuentas, son estos dos modos los que reducen en mayor escala el valor por tonelada del transporte de carga.

Enhorabuena se encuentran ya estructurados y aptos para salir a licitación, dos proyectos decisivos para el transporte fluvial. Se trata, por un lado, de la concesión que le apuesta a rescatar el Río Magdalena y, de otra parte, de la iniciativa que pretende restituir los ecosistemas degradados en el área de influencia del Canal del Dique. Una vez estos planes se hagan realidad, quedará saldada una deuda histórica con una región que, por décadas, ha reclamado la concreción de tan importantes megaobras.

Estratégico, por lo demás, seducir a los generadores de carga para que vuelquen sus miradas hacia la vía férrea entre La Dorada y Chiriguaná. Especial atención amerita, entonces, la infraestructura logística que se

requiere para la conectividad y el trasbordo de mercancías entre los tres modos de transporte hacia la Costa Caribe.

Ministra, el modo aeroportuario, nos impone, por su parte, el reto de estudiar con rigurosidad, pero también con mayor celeridad, las seis iniciativas privadas que están cursando trámite en la ANI. Tienen todas ellas la finalidad de incrementar la capacidad de las operaciones aéreas y los servicios a los pasajeros en sus terminales.

Por último, en lo relacionado con un eventual programa de expansión portuaria, el Conpes que actualmente lidera el DNP, se encargaría de definir la ruta crítica para nuevas inversiones privadas en ese modo.

El Plan Maestro de transporte Intermodal

Permítanme ahora hacer la siguiente reflexión: hace cuatro años, aquí mismo, fue lanzado el Plan Maestro de Transporte Intermodal (2015-2035), una carta de navegación para el sector, elaborada por Fedesarrollo con base en un ejercicio de prospectiva macroeconómica bien fundamentada. Hoy, hago una invitación fervorosa al gobierno para que vaya adelantando, paulatinamente, la preinversión o, en otras palabras, los estudios y diseños de buena parte de las iniciativas contenidas en este Plan.

De hecho, parte significativa de los proyectos que necesita el país a futuro ya están dentro del PMTI. Pero quiero advertir: muchos de ellos hoy no cuentan con preinversión. Qué mejor momento este para llevar a cabo dichos estudios y diseños, y destinar los recursos necesarios que, según el BID, deben ser de entre el 2% y el 5% del valor estimado de la obra. El liderazgo de esta tarea debe recaer sobre los hombros de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), una entidad que fue concebida en 2014, precisamente, para ese propósito, pero que aún no cuenta con presupuesto de inversión.

Descuella allí, dentro del propio Plan, la inclusión de la Transversal Pacífico-Orinoquía, una megaobra de 1490 Km de longitud, que con su desafiante trazado -desde Buenaventura hasta Puerto Carreño- está llamada a convertirse en el primer gran corredor multimodal del país. La iniciativa muestra hoy significativos avances en materia de estudios y diseños. Que no nos arrepintamos, como dijera el ministro Alberto Carrasquilla, de no buscar y garantizar la financiación paulatina de esta carretera.

Así pues, en línea con lo ya manifestado por el gobierno, el PMTI debe ser una política de Estado, de largo aliento, que trascienda los linderos trazados por administraciones de turno.

Recogemos constructivamente, de la misma manera, la reciente propuesta del presidente de la ANI, en el sentido de estructurar un paquete de obras que constituirían la quinta generación de concesiones viales. Creemos, sin embargo, que algunas iniciativas estratégicas bien podrían adelantarse por el sistema tradicional de obra pública. Son los casos, por ejemplo, del primer tercio de la vía Bogotá-Villavicencio, del tramo faltante en el corredor que de Medellín conduce a Urabá y de la nueva vía Villeta-Guaduas en la Ruta del Sol I.

Las vías terciarias

Cambiando de tercio, ministra, nadie puede desconocer la importancia que representan las vías terciarias para los más de 1100 municipios que se dibujan en el país. Tanto es así que desde el preciso instante en que se gestó esta agremiación, hace ya 16 años, hemos apoyado con entusiasmo, cuanto programa el Estado ha orientado a la vigorización de las vías regionales. Pero, de igual manera, las restricciones fiscales ya aludidas nos obligan a reservar los recursos de la Nación a las obras estratégicas y prioritarias.

Por fortuna, una porción importante de los dividendos producto de las regalías -cerca de \$10 billones para el 2020- que, valga recordar, son propiedad de los entes territoriales, pueden ser destinados a la conectividad regional y terciaria. Hacemos un llamado, por lo tanto, a los alcaldes y gobernadores recién elegidos para que así sea.

Las nuevas administraciones locales y los cuellos de botella

A propósito de la llegada de nuevas administraciones a las ciudades y departamentos, no está demás mencionar uno de los principales retos que plantea el crecimiento urbano, de cara a los años venideros: se trata de los accesos a las ciudades. No somos pocos quienes hemos tenido que padecer el caos que se genera en esos corredores viales de entrada o salida que, ante el crecimiento automotor, hoy desbordaron su capacidad.

Un estudio realizado por la firma *Steer* para la FDN, identificó los puntos críticos de 14 ciudades. El ejercicio brindó una serie de recomendaciones para desatascar los nudos que allí se forman. Más aún, estableció la jerarquización de los accesos con mayor impacto en la competitividad nacional: Cali, Medellín, Bogotá, Barranquilla y Villavicencio.

Con el ánimo, entonces, de superar los desafíos que impone la movilidad urbana, es oportuno el relevo de mandatarios locales y regionales, pues su llegada se constituye en argumento de sobra para darles solución a los mencionados cuellos de botella. Para ello, es clave el decidido apoyo del

gobierno nacional: al final de cuentas, estamos hablando de la competitividad del país.

El pliego tipo

Detengámonos ahora en el imperativo de la contratación transparente. Interesantes y muy positivos resultados presentó el observatorio de contratación de la CCI esta mañana respecto al uso del pliego tipo para las licitaciones de obra pública.

Del 100% de los procesos de selección adjudicados por esta modalidad en los primeros seis meses de aplicación del instrumento, en el 72% se ha logrado la participación plural de oferentes. Empieza así a desmontarse la indeseada situación de los únicos oferentes.

A pesar de las buenas noticias, hoy nos enfrentamos a una paradoja: el trámite en el Congreso de la República de un proyecto de ley que pretende llevar, a otros sectores de las compras públicas la figura del pliego tipo. Digo paradoja porque dicha iniciativa conlleva algunos riesgos que podrían dar al traste con el terreno ya ganado en infraestructura de transporte. En las discusiones parlamentarias, en efecto, han aparecido insinuaciones orientadas a despojar del espíritu técnico y de lucha contra la corrupción al ya mencionado pliego tipo. Nada más inoportuno e inconveniente frente a los logros ya evidenciados de esta herramienta.

Los colombianos de bien confiamos en que la propuesta sea aprobada en el Congreso sin zancadillas, sin trapisondas y sin los esguinces con los que algunos pocos pretenden volver inocuo este mecanismo y desdibujar su verdadera esencia. De no ser así, las mafias enquistadas de la contratación, como lo dijimos aquí el año pasado, seguirán robándose al país y desangrando sus arcas. ¡Esto no lo podemos permitir, señora ministra!

Por lo pronto, mientras llega el momento de las definiciones, resulta imperativa la oportuna intervención de los órganos de control para supervisar la adecuada aplicación de los documentos tipo. Por su parte, Colombia Compra Eficiente deberá crear un observatorio nacional de contratación. Solo así, esta entidad podrá implementar una política pública, basada justamente en los resultados de su propio monitoreo.

Las pymes de ingeniería

Grandes beneficiarios de los pliegos tipo serán, sin duda, las pequeñas y medianas empresas de ingeniería. Conforman ellas un universo cercano a las 90.000 compañías y construyen obras a lo largo y ancho del país, con dificultades, por supuesto. Sin embargo, a pesar de su rol, estas firmas no

cuentan con una verdadera política de Estado que propenda por su fortalecimiento.

Aspectos como la no entrega de anticipos en los contratos de obra pública, el pago de los desbordados impuestos territoriales, la demora en el pago de las facturas y las tortuosas liquidaciones de los contratos, que terminan por consumir el eventual margen de utilidad de los contratistas, son asuntos que deberían abordarse y regularse, justamente, en una política de Estado.

Conscientes de esta problemática y con pleno convencimiento de que las pequeñas y medianas empresas del sector deben tener una mayor participación, una mejor promoción y un impulso sistemático, hoy quiero, señora ministra, hacerle entrega de un borrador de documento Conpes cuyo contenido es, de hecho, esa política hasta el momento ausente que, de ser tenida en consideración, finalmente solventaría buena parte de las necesidades de tan importante segmento empresarial.

Un merecido reconocimiento

No quiero terminar sin antes reconocer su liderazgo, señora ministra. Ha sido usted determinante para seguir teniendo a la infraestructura en los primeros renglones de la agenda nacional.

Hoy no pudo acompañarnos, pero también quiero mencionar a la señora vicepresidenta, Marta Lucía Ramírez quien, creó y puso en marcha, con buen tino, la denominada ‘Comisión de expertos de infraestructura’. Un ejercicio prospectivo que, de manera juiciosa, traza derroteros en asuntos de vital trascendencia para el sector. Son ustedes dos, mujeres respetables y probas. Cuentan con la solidaridad y el irrestricto apoyo del gremio que represento.

De otra parte, permítanme celebrar con orgullo el hecho de que el nuevo presidente de la ANI, Manuel Gutiérrez, hubiese sido en el pasado funcionario de nuestro gremio: comprometido con el sector desde aquel entonces.

Un gran pacto nacional en pro de la infraestructura

Señora ministra, están aquí reunidos los empresarios de la ingeniería. Utilizan ellos mi conducto para proponer a usted y al país entero la protocolización de un ‘gran pacto nacional en pro de la infraestructura’. Ese propósito debe estar inspirado, claro está, en la necesidad de implementar un ambicioso sistema de transporte intermodal, en la urgencia de llegar a los puertos con buenas carreteras y, por supuesto, en la búsqueda inaplazable de los recursos que hacen falta para consolidar tales logros. La

competitividad del aparato productivo depende, no cabe duda, de tal cometido.

La vía que conducirá a ese gran pacto por la infraestructura -el cual contribuirá al crecimiento continuo de la economía y al bienestar colectivo- luce allanada. En efecto, este gobierno, ministra, deja ya un buen trecho abonado para cerrar, de la mejor manera, esta necesaria e impostergable alianza.