



Revista de Ingeniería

ISSN: 0121-4993

reingeri@uniandes.edu.co

Universidad de Los Andes

Colombia

Cardona, Germán

Palabras de Instalación. Foro: "Requisitos para realizar grandes proyectos de infraestructura en Colombia". 4 de noviembre de 2010

Revista de Ingeniería, núm. 32, julio-diciembre, 2010, pp. 76-79

Universidad de Los Andes

Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=121018987019>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

PALABRAS DE INSTALACIÓN. FORO: “REQUISITOS PARA REALIZAR GRANDES PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA EN COLOMBIA”, 4 DE NOVIEMBRE DE 2010

GERMÁN CARDONA

Ministro de Transporte, República de Colombia. Bogotá D.C., Colombia.

Muy buenos días para mis compañeros de la mesa principal, especialmente para el Doctor Carlos Angulo, quien fue generoso en su presentación, dado que, en efecto, fui funcionario suyo hace unos 35 años cuando su empresa llegó a Manizales a desarrollar uno de los procesos más importantes que se hicieron en la ciudad: el estudio de los alcantarillados y acueductos de la ciudad, para analizar y prevenir deslizamientos. Debo recordar, no obstante, que yo era simplemente el topógrafo de esa empresa y lo fui con mucho orgullo, cuando mi hermano, quien lamentablemente falleció después en un absurdo accidente aéreo, era el gerente. Desde esa época, tenemos una gran amistad Carlos y yo.

No quise traer a este foro una presentación elaborada porque quiero compartir las vivencias de un ciudadano que ha ejercido la profesión de Ingeniero Civil durante treinta años y que, por una fortuna de la vida y gracias a una amistad desde hace dieciséis años con el presidente Juan Manuel Santos, pudo llegar a ser Ministro de Transporte. Entiendo este cargo de

Ministro no como una vanidad, sino como una enorme responsabilidad; el hecho de haber pasado ya por cargos importantes, como haber sido Gobernador de Caldas o dos veces alcalde de mi ciudad, me permiten mirarlo con mucha tranquilidad. De alguna manera, la vida me dio la oportunidad de pasar de ser un crítico a buscar soluciones a los problemas de la infraestructura de nuestro país.

Hasta hace algún tiempo, hablábamos del atraso de la infraestructura. Hoy estamos hablando de un tema mucho más complicado a raíz de las situaciones que se han venido presentando: los hallazgos de malos manejos en el sector, las obras mal estructuradas y —lo que diría yo que está hoy en el ojo de huracán— la ingeniería y su capacidad, es decir, la responsabilidad de las empresas de ingeniería en nuestro país. Por experiencia, puedo afirmar que no tengo la más mínima duda de que la ingeniería colombiana es una de las mejores de la región y muchos ingenieros colombianos se han destacado como grandes profesionales en otros países.

"Foro: Requisitos para realizar grandes proyectos de infraestructura en Colombia". Germán Cardona, Ministro de Transporte de la República de Colombia. Autor: Christian Castillo.



Lo decía el Señor Rector hace un momento: pareciera que en lugar de ir hacia adelante, fuéramos hacia atrás. Muchas de las obras que hoy soportan el desarrollo de Colombia son obras que fueron ejecutadas hace más de cincuenta años; muchas de las vías que hoy transitamos son las mismas que transitábamos cuando éramos niños. Sin embargo, se dice, y es cierto, que Colombia en los últimos años pasó de tener 50km en dobles calzadas a tener aproximadamente 1000km; entonces, ¿qué ha pasado?

Yo diría que ha habido mala estructuración y programación de lo que se va a hacer, pues las dobles calzadas de nuestro país son discontinuas. A duras penas, encontramos algunos sectores como la vía Bogotá-Tunja, algunas vías en la región del eje cafetero y otras en la región del Valle del Cauca que pueden tener un poco más de 100 ó 120 km seguidos con dobles calzadas. El resto no son vías para la competitividad: son simplemente obras que se fueron construyendo para satisfacer necesidades regionales importantes, pero que no son las vías que atienden reales necesidades nacionales, desde el punto de vista de la competitividad.

Hace poco tiempo, se le pidió al profesor Juan Benavides —quien nos acompaña en este Foro como

ponente— que tomara una de esas concesiones y le hiciera una radiografía desde el momento que se concibió hasta el día de hoy, para analizar en dónde se ha equivocado el gobierno (con la expedición o no de las licencias ambientales, por ejemplo), en dónde los concesionarios y en dónde las comunidades. Ante el panorama encontrado, considero que no ha habido falta de dinero; por el contrario, creo que hemos tenido mucho. Las 22 concesiones viales que hay en ejecución tuvieron un valor inicial de 13 billones de pesos, aunque el valor de esas mismas concesiones en la actualidad es de 24 billones, cifra que ha sido mencionada por mí en varios escenarios. Tenemos, entonces, 11 billones de pesos de más en el valor de esos contratos, dinero que lamentablemente no está representado en dobles calzadas y en vías para la competitividad.

Si examinamos esas 22 concesiones, todas han sido ampliadas sin excepción pero para atender una cantidad de pequeñas necesidades de todas las regiones circundantes. Me explico: en la Región Caribe, una concesión que se otorgó por un valor aproximado de 270.000 millones de pesos, tuvo después un incremento por más de un billón de pesos; ese incremento, se invirtió en hacer puentes peatonales, ciclovías

y vías de acceso a algunos sectores. No voy a analizar hoy si eso es bueno o malo, porque donde sea que se haga una obra pública se está contribuyendo al desarrollo; pero lo que sí no podemos hacer es seguir invirtiendo estas grandes cantidades de dinero en obras públicas que están, de alguna manera, amparadas bajo el manto de una concesión.

En una reunión con un grupo de expertos chilenos, se me informaba que en ese país, cuando se adjudica una concesión, la ampliación máxima de la misma no supera el 5 ó el 10% y que cuando pasa de ese porcentaje se debe ir obligatoriamente a una licitación pública. Así pues, consideramos —y no es un discurso político que genere beneficios— hacer un alto en el tema de las concesiones públicas, y sobre todo en las concesiones viales en el país, para revisar y analizar qué es lo que está pasando y qué tenemos que hacer para que las concesiones en Colombia sean mucho más eficientes.

Vamos a hacer una profunda reingeniería del Instituto Nacional de Concesiones INCO, entidad que no he logrado entender 3 meses después de estar en este cargo; acabamos de nombrar, de común acuerdo con el doctor Juan Manuel Santos, Presidente de la República, a la doctora María Inés Agudelo, con el propósito de que la persona que llegara a ese cargo no centrara su experticia en los temas netamente de ingeniería (diseño geométrico de una vía, el diseño de suelos) sino que tuviera amplios conocimientos desde el punto de vista financiero y desde la estructuración de proyectos. Además, nos apoyaremos en entidades como la Universidad de los Andes, Fedesarrollo y muchas otras instituciones de este país, para que observen con responsabilidad y juicio el tema de la infraestructura para la competitividad.

El día de ayer tuvimos una reunión con tres importantes empresarios de talla mundial que vinieron a hablar con el presidente Santos sobre diferentes temas: el aeronáutico, el portuario y el de vehículos. El común denominador en esas reuniones fue la afirmación de que Colombia se está convirtiendo en una

plaza muy importante para la inversión mundial —lo que es claro nosotros—, pero que el país desafortunadamente no tiene infraestructura para ello. Lo voy a ejemplificar con una experiencia personal: hace veinte días, tomé un helicóptero en compañía del Director Nacional de Carreteras y del General Rodolfo Palomino, desde Buga hasta Buenaventura, para ver el desarrollo y el estado actual de la vía que debe unir por doble calzada a estas dos ciudades y que luego será el corredor Bogotá – Buenaventura. Cuando aterrizamos en Buenaventura, le dije al General Palomino: “A este paso, estas vías van a ser para el siglo XXII”, pues el desarrollo de las obras es un desarrollo lento y pobre; parte de ellas están concesionadas y entre Buga y LoboGuerrero son obras públicas directamente contratadas por el Ministerio de Transporte.

Por otra parte, me sorprendió que los operadores portuarios de Buenaventura, en una reunión, con toda razón reclamaran por el canal de acceso que se está trabajando directamente con ellos. Sin embargo, espero que tengan la inteligencia y el sentido de futuro para entender que el Gobierno Nacional no es eficiente profundizando canales ni haciéndoles dragados periódicos, y que ésa debe ser una responsabilidad y una actividad que al ser desarrollada por los operadores portuarios quedará en muy buenas manos, pues son ellos quienes finalmente necesitan de los canales para poder recibir los grandes barcos que llegan a esta región. Claro está con unos acuerdos mediante los cuales el Gobierno, en un plazo amplio, podrá compensar esas inversiones que ellos hagan.

Después de ver estos puertos colombianos llenos de mercancías, que entran y salen del país, se puede constatar que Colombia se está moviendo con una rapidez impresionante y que el crecimiento de carga en los puertos está superando el 40%; pero lo que resulta sorprendente es oír a los operadores portuarios decir que con lo que sí están satisfechos era con las vías; al preguntarles el porqué, responden que ya se está construyendo un túnel o un puente, y que al menos ya se ve que se está haciendo algo, después de no se les había puesto mayor atención a estas vías durante

30 ó 40 años. El Gobierno del Presidente Uribe tomó la decisión de iniciar ahí esas obras, pero al ritmo que llevan, créanme, yo soy el primero en reconocer que no estamos preparados para lo que se nos viene: a nuestro país lo está atropellando, afortunadamente, el éxito, tanto en el tema portuario, como en el aeroportuario y en el férreo —en todos los sectores que tienen que ver con la infraestructura—, pero por esta misma razón, no sólo debemos llenarnos de satisfacción, sino de responsabilidad.

Entonces, ¿qué debemos hacer? Realizar Foros como el que hoy nos convoca, pensar muy juiciosamente en el tema, examinar de qué manera vamos a lograr que este escándalo —porque hay que llamarlo de esa manera— que se ha venido generando no dé al traste con la ingeniería, ni dé al traste con lo que se está viviendo en Colombia, ni con lo que tiene que pasar hacia el futuro. Debemos abrir puertas. Si bien es cierto que, como dije al principio, nuestra ingeniería es excelente y que también, de alguna manera, ha sido una ingeniería protegida —y lo digo con todo el respeto— pues las concesiones actuales, especialmente desde el punto de vista vial, son lo más parecido a una obra pública que se concesiona. El Estado ha sido benefactor ya que provee los recursos, llama a unos particulares, les entrega unas vigencias futuras, les dice que se la va a entregar en unos años, para que con esas vigencias futuras hagan las obras al gobierno o al Estado o al país.

Un ejemplo es una de las vías más importantes de Colombia: la segunda calzada de la vía Bogotá - Villavicencio que fue concesionada y cuyo esquema financiero casi que ordena que esa obra se tenga que ejecutar en siete años. ¿Por qué razón?, porque la estructura financiera está establecida así: se van entregando unas vigencias futuras y el contratista de esas obras va desarrollando de acuerdo con el desembolso de esas vigencias.

Por el contrario, lo que debería de hacerse es llamar a los grandes inversionistas, sean nacionales o extranjeros, y pedirles realizar una vía que, en el momento en el que en que esté terminada, pueda tener un tráfico

promedio diario de x número de vehículos; y garantizarles que, si ese número de vehículos es superior, la vía se va a repagar más rápido; y que, si es inferior, el Estado les compensará los costos. Esto a cambio de que los grandes inversionistas sean los que consigan el dinero y hagan la obra lo más rápido posible. A eso es a lo que aspiramos en el futuro y no a seguir invirtiendo vigencias futuras, pues Colombia está absolutamente comprometida en este tema.

Valoro enormemente este escenario en el que ustedes analizarán todos esos temas y nos alimentarán a nosotros —a mí mismo, en particular—. Estoy dispuesto a escuchar todos los comentarios y todas las conclusiones que ustedes saquen de este evento. Por tanto, quiero agradecerle a la Universidad de los Andes, al doctor Carlos Angulo Galvis y a todos los organizadores de este evento. Solicito sus excusas pues desafortunadamente no puedo estar presente en las deliberaciones, aunque sí estaré muy atento de las conclusiones que se publicarán en la edición 32 de la *Revista de Ingeniería*. Muchas gracias.