



Avance en infraestructura: un reto que se volvió realidad

Jorge Eduardo Rojas*

En agosto de 2010 cuando Juan Manuel Santos se posesionó como Presidente tenía el convencimiento de que, si Colombia quería avanzar de manera decidida en crecimiento económico con creación de empleo y mejoramiento generalizado de la calidad de vida, requería de un avance decidido en infraestructura.

Ante la necesidad de recorrer un camino largo y sin antecedentes, el primer mandatario tenía plena claridad que no podía lograr un avance significativo en esta materia sino se realizaba una transformación en la forma en que el Estado colombiano venía enfrentando el tema. De aquí que su primera tarea fue crear una nueva institucionalidad, más inteligente y efectiva, que pusiera en marcha proyectos a partir de una decidida disponibilidad de recursos. Se crea así en enero de 2011 el Viceministerio de Infraestructura y poco más adelante la Financiera de Desarrollo Nacional y la Agencia Nacional de Infraestructura. Luego, a partir de 2014 le dio la tarea al Vicepresidente de la República de liderar todo el sector.

A este primer cimiento se agregó un segundo que fue una legislación de vanguardia. Colombia pasa a ser el primer país latinoamericano en aprobar una ley de asociaciones público privadas que promueve la inversión de largo plazo, elimina los anticipoes, crea incentivos a la iniciativa privada y establece una adecuada estructuración para la generación de proyectos. Así mismo, el Congreso aprueba la Ley de Infraestructura que, en materia predial, ambiental y de redes de servicios públicos, facilita la implementación y desarrollo de obras.

Para el Presidente un tercer cimiento era darle prioridad fiscal a la infraestructura. Por esta razón, los Planes de Desarrollo "Prosperidad para Todos" y "Todos por un Nuevo País" han establecido el espacio fiscal necesario que lleva a una disponibilidad de recursos sin antecedentes. Si entre el 2000 y 2010 el

total de inversión fue de \$22,7 billones, entre el 2011 y 2017 la cifra es de \$44,37 billones.

Un cuarto cimiento al que el Primer Mandatario le dio prioridad ha sido el de la transparencia. Fue así como se generaron los pliegos tipo destinados a acabar las licitaciones dirigidas a un solo proponente. A ello se agregó la Urna de Cristal para que cada licitación fuera calificada delante de todos los oferentes. Hoy el gobierno ha propuesto una Ley de Transparencia al Congreso para llevar estas prácticas a los entes territoriales.

El resultado, ninguna denuncia sobre irregularidades en los concursos licitatorios y un aumento sensible del promedio de proponentes por licitación.

Por último, un quinto cimiento ha sido promover la participación de la inversión privada a partir de las Alianzas Público Privadas y mediante la adjudicación de concesiones. Así mismo, se generó confianza en el sector financiero a nivel nacional e internacional. Los resultados han sido un incremento en la inversión privada entre 2011 y 2017 y lograr que ésta alcance en su totalidad \$35 billones

Estos cinco cimientos han llevado a que en toda Colombia en los últimos años existan obras de infraestructura en marcha. La inversión privada en este período alcanza los \$60 billones.

No obstante, la tarea para el gobierno no ha culminado y va más allá de continuar realizando determinadas obras. Lo que sigue es una nueva concepción del aporte de la infraestructura al desarrollo del país a través del Plan Maestro de Transporte Intermodal en donde se fusionan en un solo concepto el transporte vial, aéreo, fluvial, férreo y portuario.

Los cinco cimientos y el Plan Maestro convirtieron un reto, en una realidad ■

*Ministro de Transporte y egresado de Ingeniería Civil de la Universidad Javeriana.

Si entre el 2000 y 2010 el total de inversión fue de \$22,7 billones, entre el 2011 y 2017 la cifra es de \$44,37 billones.