

# Retos de la globalización y del TLC sobre la infraestructura de transporte

## Juan Martín Caicedo

Presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, Bogotá D.C., Colombia.

Lo que se plantea es el resultado de unos recientes grupos focales especializados, que convocaron a expertos y académicos conocedores del problema en Colombia, y que reflexionaron sobre los principales problemas que afectan al sector.

### PROBLEMA INSTITUCIONAL

No existe planeación a nivel del sector, ni priorización de proyectos. El Ministerio de Transporte, junto con DNP, debía asumir ese papel, pero ha seguido actuando como ejecutor. No hay un tratado de límites entre una visión nacional y una local, o entre lo político y lo técnico en el sector. El Plan 2500 es enteramente local y por hacerlo se dejaron de lado los proyectos troncales que hoy son cuello de botella del sistema. Pero también es preocupante que no sea claro quién debe hacerse cargo de la conservación de las obras del Plan 2500: si la Nación o los departamentos. Esta falta de claridad será la responsable de que en pocos años esas obras estén en mala situación.

### LOGÍSTICA

Hemos cometido una equivocación histórica por la falta de una política de coordinación y complemen-

tación entre modos de transporte, lo cual los ha llevado a una competencia desastrosa. No tenemos en Colombia una política de incentivos a las zonas logísticas, ni articulamos la red dando importancia a lo logístico, que es lo fundamental. El componente de los costos logísticos sobre el precio de los bienes es exageradamente alto en Colombia.

### SUSTENTO TÉCNICO DE LOS PROYECTOS

Es alarmante la falta de estudios técnicos vigentes y completos antes de abrir licitaciones. Eso aumenta exageradamente los riesgos y su distribución entre el contratante y el contratista. Las licitaciones recientes con estudios deficientes pueden ser una ruleta rusa para el proponente y una siembra de costosos pleitos futuros. Por otro lado, la pobreza de estudios hace imposible atraer nuevas fuentes de capital privado, como los fondos de pensiones.

### HAY QUE RETOMAR Y RESCATAR LA REFORMA INSTITUCIONAL

Se debe replantear el papel que debe jugar el Ministerio de Transporte como cabeza del sector, para su planificación y definición de políticas, para la coordi-

nación y control de las entidades ejecutoras. Hay que redefinir el alcance de la descentralización, estableciendo con claridad los límites entre las competencias nacionales y regionales, y reflejando la nueva realidad financiera de las entidades departamentales y locales. Y, por sobre todo, es urgente la creación de un ente regulador autónomo.

#### INSEGURIDAD JURÍDICA

Hay que fortalecer los mecanismos de solución de conflictos, así como la justicia arbitral, severamente afectada por una especie de “síndrome de Dragacol” que hace que ningún directivo público esté dispuesto a tomar decisiones para zanjar un conflicto. Adicionalmente, otra fuente de inseguridad resulta de los cambios en las reglas de juego fiscal, por la muy frecuente creación o modificación de gravámenes que afectan severamente el equilibrio financiero de las concesiones. Esto apunta a la necesidad y urgencia de un ente regulador autónomo.

#### ASOCIACIONES PÚBLICO – PRIVADAS (APPS)

Es necesario explorar nuevas formas deseables. Para ello, los contratos deben estar idóneamente estruc-

turados desde el punto de vista jurídico, con una correcta asignación de riesgos, lo que nos regresa al tema de los estudios y diseños confiables.

#### POLÍTICA NORMATIVA CONSISTENTE

Es muy necesaria una ley de contratación idónea, pero también revisar otros temas claves, como el del sistema de pliegos de condiciones, que hoy es anárquico. En Colombia, como los vestidos hechos por un sastre, los pliegos se hacen a la medida del cliente, con lo que se desvirtúa todo el espíritu de una competencia leal y real.

#### FINANCIACIÓN

En el ejercicio reportado se identificó una canasta amplia de fuentes de financiación, incluyendo una posible reforma constitucional para permitir el uso de recursos provenientes de las regalías energéticas.

Por último, se recomienda replantear el papel de los organismos de control, para volverlos promotores de buenas contrataciones en lugar de obstaculizadores sistemáticos.

Juan Martín Caicedo

