

Un ministro con obras

Beethoven
Herrera
Valencia*



En su visita a Colombia, Porter reiteró que el rezago en infraestructura constituye el principal obstáculo para la competitividad, coincidiendo con el Foro Económico Mundial y el Consejo Privado de Competitividad, pues la escasa implementación de la Agenda Interna de Competitividad y del Plan de infraestructura 2025 han ahondado ese rezago. La década de controversia jurídica

con el consorcio Commsa, el cual nunca inició la autopista del interior a la Costa Atlántica, a pesar de haber recibido el desembolso inicial, precedió al carrusel de contrataciones, cuyos anticipos recibidos por los contratistas fueron desviados para otros propósitos, sin que las obras se realizaran.

Por ello, el ministro Germán Cardona definió políticas para superar dicho rezago en infraestructura, recuperar la cultura de estructuración de proyectos al tiempo que correspondía atender la peor crisis invernal de los últimos 50 años. Para modernizar la institucionalidad del sector del transporte se creó la Agencia Na-

“**Frente al desastre de obras no realizadas, en el futuro no habrá más proyectos sin estructuración y diseños.**”

cional de Infraestructura y se promulgó la Ley de Asociaciones Público-Privadas. Esto permitió recuperar la confianza del sector constructor en la contratación pública, y se han adju-

dicado a empresas colombianas, en alianza con firmas de Chile, España y Argentina, 16 proyectos de obras públicas que suman 3,6 billones de pesos para construir 800 kilómetros de vías, 64 puentes y 4 túneles.

El aeropuerto Eldorado es el primero de carga y segundo por tráfico de pasajeros del continente, su plan maestro de reestructuración fue formulado en 1995, pero solo se contrató en el 2009, y está previsto que en julio del presente año entre en operación el terminal internacional con 90 mil metros cuadrados construidos.

Por otra parte, Cormag-

dalena ha contratado obras en sitios estratégicos como Puerto Salgar y Canal del Dique para que el río vuelva a ser una arteria viable para el comercio; se ha dado vía libre al dragado en canales de acceso en Buenaventura, Varadero de Cartagena y Barranquilla, y para atender la ola invernal, adaptando la infraestructura a los efectos del cambio climático, se han atendido cerca de 500 puntos de la red vial en las vías afectadas.

Queda estructurado un portafolio de más de 70 nuevos proyectos viales, férreos, aeroportuarios y portuarios que alcanzarán los 18 billones de inversión a

partir del año 2014. Con todo lo anterior, el sector de infraestructura, enmarcado en proyectos a largo plazo con reglas políticas claras, deberá crecer por encima del 6 por ciento anual, y el país podría pasar de invertir 1 por ciento del PIB a montos del 2 y 3 por ciento en los próximos años.

Frente al desastre de obras no realizadas, a pesar de los fondos desembolsados, en el futuro no habrá más proyectos sin estructuración y diseños, y se pagarán solo cuando los contratistas las entreguen.

¡No habrá más anticipos!

*Profesor de las Universidades Nacional y Externado
beethovenhv@gmail.com