

<https://www.semana.com/contenidos-editoriales/obras-tocaba-obrar/articulo/ejecutar-ejecutar-y-ejecutar-ese-es-el-camino-de-la-infraestructura-nacional/202000/>

**Semana.com – Análisis – 4 de noviembre, 2020**

# ‘Ejecutar, ejecutar y ejecutar’, ese es el camino de la infraestructura nacional

Pero se debe seguir la vía institucional, con planeación y honestidad, y aplicarse para los proyectos que ya han sido priorizados.

11/4/2020



El sector de la infraestructura cuenta con la madurez suficiente para impulsar la economía. -  
Foto: Cortesía ANI

Tito Yepes Delgado\*

El sector de la infraestructura demuestra que es un potente motor de desarrollo en medio de la actual crisis económica. Así se ha evidenciado en países como China. El comportamiento del PIB del gigante asiático en el último trimestre, comparado con el reportado entre julio y septiembre de 2019, muestra una tasa de

crecimiento del 4,9 por ciento. Esta tendencia positiva es el resultado de su estrategia nacional. Durante las cuarentenas por el covid-19, el gobierno de Xi Jinping aceleró la ejecución de las obras civiles, que se llevarían a cabo las 24 horas del día, sin cambios en las condiciones laborales y en otros costos. Estas medidas, discutibles o no, generaron empleos. De tal forma se resolvió, de manera parcial, la crisis laboral que afrontaba la república por cuenta de la caída en el sector de manufactura.

Está claro que nuestro país vive otra realidad. La solución para Colombia no se hallará con la aprobación, veloz y sin análisis, de proyectos de infraestructura. Eso nos devolvería a la pasada época de las adjudicaciones en consejos comunitarios. Una práctica que nos dejó contratos que aún no se terminan, además de demandas y sobrecostos con un penoso récord mundial. Las tres primeras generaciones de concesiones fueron calamitosas. En promedio, cada contrato acumulaba 20 otrosíes, con adiciones de aproximadamente 6,3 años y sobrecostos descomunales, que rondan el 280 por ciento del valor inicial del portafolio. Debemos recordarlo, para no repetirlo. Hay que cerrar el círculo para proteger el avance institucional que comenzó con la Comisión de Infraestructura de 2012, y que aún tiene elementos vulnerables, como lo demuestran las consultas previas, o el tortuoso tránsito de los Pliegos Tipo para las obras públicas. Son reformas de alta complejidad que, sin embargo, las recientes administraciones, junto con la Cámara Colombiana de la Infraestructura y la Sociedad Colombiana de Ingenieros, han sacado adelante. El mensaje es claro, cuando hay liderazgo los resultados llegan, así se tomen su tiempo.

---

Gracias por leernos.

[Suscríbese a Semana.](#)

---

Lea también: [China podría ser la única gran economía en cerrar 2020 en números negros](#)

### **‘Ejecutar, ejecutar y ejecutar’**

Este debería ser el mantra para acelerar el motor de la infraestructura, pero solo teniendo en cuenta los proyectos ya priorizados. A nivel nacional contamos con el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), que debe ser el único camino para dicha priorización; y a nivel regional se cuenta con los nuevos Planes de Desarrollo Municipal.

Colombia es un país con muchos desarrollos en camino. Hoy se construyen 840 kilómetros de nuevas carreteras sencillas y de ampliaciones a doble calzada, se avanza en la construcción de 140 túneles y en la rehabilitación de otros 1.937 kilómetros de vías con el Programa 4G. Todos estos proyectos cuentan con una inversión que supera los 35 billones de pesos (sin costos financieros), y es la mayor apuesta económica en este campo en toda América Latina; excede, por mucho, los esfuerzos de México o Brasil. Con todas esas obras se ha triplicado la inversión en infraestructura, que actualmente representa un poco más del 1,5 por ciento del PIB anual. ¡Esta es una cifra histórica en nuestro país!

Si se acelera la ejecución y se logra una inversión efectiva del 4 por ciento del PIB, sumando las obras regionales y los ajustes por la caída de otros ramos, este sector podría aportar un crecimiento del 1 por ciento al producto interno bruto entre 2020 y 2021; esto, incluyendo el efecto multiplicador recién calculado por Fedesarrollo. La infraestructura es una de las industrias con mayor repercusión individual al valor agregado, junto con las de energía y telecomunicaciones.

Pero, ¿cómo agilizar la concreción de los proyectos en las regiones del país? Con el apoyo de los municipios para la operación nocturna, el soporte de la Nación para complementar los costos laborales extra, y el pronto inicio del ciclo de las megaobras en las ciudades, entre otras iniciativas.

Proteger la agenda ya acordada debe ser una prioridad, y esta podrá llevarse a cabo al poner en funcionamiento la triada de instituciones para la planeación, regulación y superintendencia del sector, que fueron creadas por decreto en 2014, pero solo hasta 2019 ganaron relevancia gracias al Plan Nacional de Desarrollo del Gobierno actual.

### **¿A dónde va esa carretera?**

Otra tuerca suelta en esta compleja maquinaria de la infraestructura es el cierre financiero de algunos proyectos de cuarta generación. Es el momento de que el Gobierno aplique las cláusulas y libere a los empresarios, y al país, de aquellas obras que no han encontrado fondeadores. Si no los hallaron antes, no los tendrán ahora, en plena pandemia. Si se cancelan, se liberaría espacio fiscal de vigencias futuras y podrían usarse en otros desarrollos multimodales que, consolidando el marco legal, pueden constituir una concesión 5G. Esta deberá contar con un componente de aporte público mayor, sin abandonar el esquema financiero de los planes 4G. Ese cambio vuelve la agenda vulnerable, y es allí donde será determinante cerrar el círculo sobre los avances institucionales.

Para ser viables, los proyectos requieren una financiación parcial por parte de los usuarios, de lo contrario los contratistas y fondeadores no se preocuparán por el servicio. De esa manera el sector público podría llegar a construir cualquier proyecto, aquella calzada que llega justo a la finca de un inversor poco escrupuloso, o tal vez un puente hacia la nada. Ahora, más que nunca, debemos acompañar al sector, este es su momento. Hoy cuenta con la madurez suficiente y le corresponde el turno de impulsar la economía; y podrá hacerlo si además de seguir construyendo carreteras, usa las otras 'vías' que tanto ha costado edificar, las institucionales.

\*Investigador asociado de Fedesarrollo.