

<https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/empresas-de-infraestructura-urgen-liquidez-539532>

Portafolio.co. 30 de marzo, 2020

‘Empresas de infraestructura urgen liquidez’

Juan Martín Caicedo, presidente de la CCI, dijo que es clave resolver la flexibilización de obligaciones financieras y tributarias de este sector.



Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura.

ARCHIVO PARTICULAR

POR: [PORTAFOLIO](#) - MARZO 30 DE 2020 - 07:22 P.M.

Los impactos de la declaratoria de emergencia para prevenir la expansión del coronavirus no solo se han extendido a sectores como el comercio y el transporte, sino también a la infraestructura, una área clave que busca fórmulas para mitigar la coyuntura.

[\(Advierten un ritmo más lento en ejecución de obras civiles\).](#)

Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), dijo a Portafolio que entre los asuntos más urgentes para el sector están, por ejemplo, la liquidez de las empresas y la flexibilización de obligaciones financieras y tributarias.

¿Cuáles van a ser las repercusiones del coronavirus en el corto plazo para el sector de la infraestructura?

Las repercusiones consistirán en una evidente demanda de servicios de salud que requieren de una infraestructura de transporte operando para atender el tránsito de los bienes e insumos que necesita el país, tales como medicamentos, bienes sanitarios y equipos médicos.

[\(Sector infraestructura pide medidas para hacer frente al coronavirus\).](#)

En el mediano plazo, es claro que se impactará el ritmo del crecimiento económico, motivo por el cual una respuesta anticíclica es fundamental. De ahí la importancia de realizar inversiones públicas en infraestructura, las cuales han demostrado que inciden positivamente en el crecimiento económico.

¿Qué le pide el gremio al Gobierno en esta coyuntura? ¿En qué van las decisiones que se han tomado?

Estamos concertando con el Gobierno y con las entidades contratantes en tres aspectos fundamentales para paliar la crisis: la primera es el aplazamiento y flexibilización de las obligaciones tributarias y financieras, e incluso, de los pagos de seguridad social de los trabajadores.

En segundo lugar está la urgencia de dar liquidez a las empresas, es decir, que las entidades del Estado paguen facturas ya radicadas y próximas a hacerlo, que cuenten con las aprobaciones contractualmente requeridas.

Por último, lograr los acuerdos adquiridos con los entes contratantes para viabilizar el reconocimiento, no solo de los nuevos plazos contractuales de ejecución, sino de aquellos rubros que garanticen el equilibrio económico de los proyectos, en especial de aquellos que soportan el personal asociado a las obras para no cerrar plazas de trabajo.

Bajo este panorama, ¿qué previsiones de crecimiento existen para el sector?

Dependiendo de cuánto tiempo se extienda la situación que enfrenta el país y las medidas que se tomen para reactivar la economía, coincidimos con la estimación hecha por Fedesarrollo en su último editorial de un escenario medio de crecimiento anual del sector de obras civiles de 5,2%, sin perjuicio de lograr el escenario optimista de 6,9%.

Pero más allá de esta coyuntura, ¿cómo va la dinámica de este sector gracias al impulso de las vías 4G y de otros grandes proyectos?

La inversión total del programa es de \$40 billones y \$8,1 billones son de equity que los concesionarios han invertido para el desarrollo de los proyectos. Ahora bien, el avance del programa no puede ser mejor: el promedio de obra está en 38% y , además, cuenta con 19 cierres financieros y dos créditos puente.

Los concesionarios este año ya lograron dos contratos de crédito y se esperan conseguir al menos otros dos antes de finalizar el 2020.

Otras inversiones importantes a destacar son el Cruce de la Cordillera Central por \$1,6 billones, intervenciones en los 17 aeropuertos concesionados por \$2,7 billones y la reactivación de los corredores férreos Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná por \$96.000 millones.

Además de estas obras, ¿qué propone el gremio para ponerle el acelerador a grandes proyectos como el Metro de Bogotá y las futuras 5G?

El Metro de Bogotá tiene ya su cronograma ajustado a la realidad de un proyecto de esta magnitud. En cuanto al programa denominado 5G de concesiones, en realidad no son solo vías, pues incorpora además planes fluviales, aeroportuarios y férreos.

En una primera etapa del programa 5G se estiman inversiones de Capex de \$17 billones, los cuales cuentan ya con aval del Ministerio de Hacienda. Otras iniciativas aeroportuarias y viales presentadas por el sector privado podrían sumarse a este primer paquete.

Cabe resaltar que las Iniciativas Privadas (IP) no requieren de recursos públicos y podrían rápidamente sumarse al positivo efecto contracíclico de la infraestructura en la economía.

En materia de contratación, ¿qué tanto ha cambiado el panorama con los pliegos tipo que la CCI impulsó?

Las cifras consolidadas por el observatorio de contratación de la CCI, en los primeros meses de la entrada en vigencia de los pliegos tipo, demuestra la efectividad de esta herramienta.

Mientras en el pasado en el 85% de las licitaciones de los entes territoriales se presentaban ofertas únicas, ahora esta cifra ha bajado al 28%. Eso sí, se requiere mucha más vigilancia de los entes de control, particularmente de la Procuraduría para monitorear y sancionar a las entidades contratantes que no cumplan rigurosamente con su aplicación.

Colombia Compra Eficiente actualizó recientemente los documentos tipo. ¿Fue bueno ese cambio?

Encontramos dos nuevos aspectos que nos generan mucha preocupación: el primero son los tres nuevos factores de calidad que están en posibilidad de solicitar las entidades contratantes y que son inconvenientes, pues pueden generar competencia desleal en el mercado, además de las controversias y litigios jurídicos que generaran a futuro, y, en segundo lugar, la posibilidad de que la visita al sitio de las obras sea un requisito habilitante, es decir, obligatorio.

Este último factor se usó en el pasado para direccionar los procesos de selección. Confiamos en que la Agencia de Contratación entienda nuestros argumentos y elimine estos criterios de la nueva versión de los documentos tipo