



La política pública de “las tres c”

Dentro del panel de Riesgos Naturales, el Ministro de Transporte, Germán Cardona, efectuó su presentación centrada en tres ejes temáticos: la infraestructura, los efectos ocasionados por los eventos naturales y las acciones y propuestas para trabajar en conjunto con el sector asegurador.

Adaptado por:

Laura Reyes Yunnis

Directora Cámara Técnica de Cumplimiento
FASECOLDA

Sobre el tema de la infraestructura, recordó que Colombia cuenta con 12.000 kilómetros de red primaria y 4.400 de red primaria concesionada. En su concepto, el manejo de la política pública en esta materia debe estar orientada por lo que llamó “las tres c”, lo cual implica: Conservar los logros de Gobiernos anteriores, Corregir las fallas que hayan podido producirse y Crear nuevos proyectos, necesarios para mejorar la competitividad del país.

En lo referente al reto de crear, efectuó dos consideraciones: la primera, relacionada con la importancia de la estructuración profunda de los proyectos, y la segunda, vinculada con la necesidad de transformar la mentalidad de los colombianos sobre la infraestructura.

Sobre este último punto, señaló que uno de los grandes desafíos está en cambiar la mentalidad de los colombianos sobre el alcance y objeto de los proyectos

Riesgos Naturales

de infraestructura vial, en el sentido de que las grandes autopistas “no pueden entrar a todos los pueblos”. Destacó que es muy importante que se generen proyectos que conecten los centros de producción y los puertos. En ese sentido resaltó los positivos avances del proyecto Ruta del Sol, que comunicará al centro del país con la Costa Atlántica.

En lo que se refiere al desarrollo de proyectos, afirmó que el primer año de ejercicio de su cartera lo ha dedicado a elaborar diseños y estudios a profundidad de lo que se va a ejecutar, pero que a partir de este segundo año comenzarán las obras, a la vez que señaló que en esta etapa será fundamental el apoyo y coordinación con el Ministerio de Hacienda, para garantizar los recursos necesarios que requieren esos proyectos.

En cuanto a la planeación contractual, destacó que gracias a una disposición normativa introducida en el Plan de Desarrollo aprobado recientemente por el Congreso de la República, “en Colombia no se pueden volver a hacer proyectos de infraestructura si

previamente no hay estudios y diseños por lo menos en fase dos y lógicamente en el proceso entre la adjudicación y la iniciación tienen que llegar a fase tres y fase tres avanzada.” En su concepto, este avance reducirá la posibilidad de incumplimientos por situaciones no previstas y facilitará la elaboración de las propuestas de quienes estén interesados en presentarse a los diversos procesos de selección.

Finalmente, señaló que también se emplearán recursos para culminar el denominado “Plan 2500” y realizar algunas tareas de mantenimiento, orientadas a conservar la infraestructura existente, para que esta mantenga su nivel de servicio.

Sobre los efectos causados por los eventos naturales que ha soportado recientemente Colombia, afirmó que para atender la denominada ola invernal “se han girado más de un billón quinientos mil millones de pesos una cifra que no se había visto en la historia de Colombia solo para atender las emergencias de este invierno que acaba de pasar,” e indicó que en lo que a recursos se refiere, en

Infraestructura de Transporte			
	Primaria	Primaria Concesionada	Terciaria
Red a cargo de Nación	12.038	4.400	27.577
Red a cargo de Gobernaciones	37.953		
Red a cargo de Municipios	72.423		
Red férrea en operación (km)	1.223		
Red navegable (km)	7.063		
Puertos (No.)	54		
	Nacionales	Concesionados	En comodato
Aeropuertos a cargo de Nación	73	18	6

Fuente: Ministerio de Transporte

Riesgos Naturales

“promedio en los últimos 10 años” el flujo “fue de un giro anual de aproximadamente 50.000 millones de pesos para atender este tema de infraestructura, o sea, que hoy les puede dar a ustedes la magnitud de la tragedia es casi 30 veces lo que sucedía en el pasado.”

En su concepto, uno de los principales impactos que puede conllevar la reciente ola invernal se refleja en el transporte de mercancías, ya que el 70% de la carga en el país se moviliza por vía terrestre ante la falta de desarrollo que han tenido los modos fluviales y los ferrocarriles y el desaprovechamiento de fuentes alternas de transporte como el Río Magdalena.

En cuanto al balance de las zonas comprometidas, señaló que la pasada ola invernal generó una afectación de *“más de 1.600 kilómetros de la red vial nacional,”* equivalente al 10% de esa red.

En referencia a la ubicación geográfica de las vías afectadas, señaló que se han presentado situaciones en la vía Bucaramanga – Barrancabermeja y en el corredor Honda- Villeta, entre otras. También destacó su preocupación por los daños reportados en el Canal del Dique, aunque resaltó que se realizaron las obras necesarias para controlar los efectos nocivos de la ola invernal en esta área geográfica.

Señaló la importancia del aseguramiento de la infraestructura de transporte, y su preocupación por el bajo nivel de protección de ésta, la cual en su concepto se ha evidenciado de cara a la ola invernal, toda vez que si las vías afectadas hubiesen estado aseguradas contra los daños causados por eventos naturales, los trabajos de recuperación hubieran sido aún más ágiles. Al respecto, de manera categórica afirmó *“Si el Gobierno más el sector asegurador nos*



Germán Cardona **Ministro de Transporte**

Ingeniero Civil de la Universidad Nacional, seccional Manizales. Ocupó la dirección del Programa Presidencial de Lucha contra la Corrupción en el año 2003, y es un reconocido empresario en las áreas de la ingeniería y la construcción.

Fue Gobernador del Departamento de Caldas en 1989, y elegido dos veces Alcalde de Manizales. En su primer mandato recibió el galardón ‘Mejor Alcalde de Colombia 1992 – 1994. Se desempeñó como Gerente de la constructora Ingecar y de la Industria Licorera de Caldas.

Riesgos Naturales

juntamos a definir una estrategia que podemos llamar ex ante eso nos puede llevar a crear la cultura del seguro y creo que hay que crear la cultura del seguro en la infraestructura.”

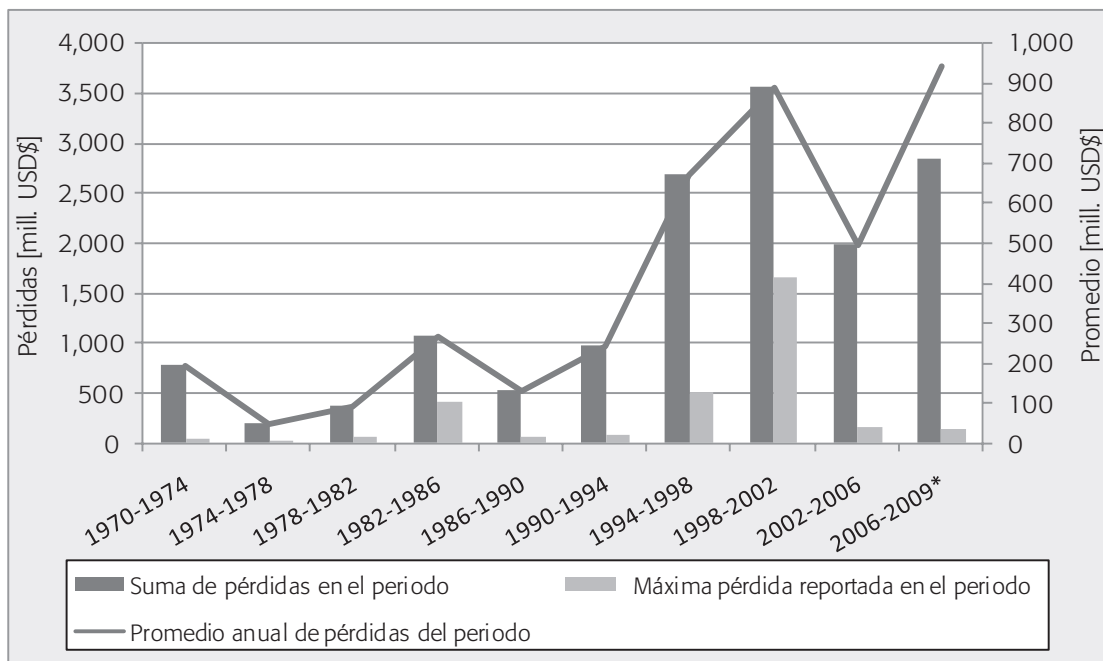
Finalmente, en las acciones para adelantar en el futuro con el apoyo del sector asegurador, destacó tres aspectos: el primero, de cara a los seguros que se contratan para el desarrollo de proyectos de infraestructura, propuso analizar la posibilidad de que *“así como hay pólizas de estabilidad, de cumplimiento, de todo riesgo dejar una póliza que sea digamos de mantenimiento (...), que quede incurso ahí y que inclusive puede ser que*

el contratista y el interventor de ese proyecto sean corresponsables de esa póliza.”

En segundo orden, invitó al sector a analizar la posibilidad de agilizar los procesos de indemnización con cargo al amparo de estabilidad de obra que se encuentra incluido en las pólizas de cumplimiento.

Para terminar, propuso la creación de un mecanismo de compensación en el que las pólizas de los denominados *“megaproyectos de infraestructura”* permitan *“de alguna manera compensar para tener un fondo para mantenimiento y mejoramiento de vías terciarias.”*

Pérdidas Económicas por Periodo Presidencial



Fuente: Ministerio de Transporte

» «En Colombia no se pueden volver a hacer proyectos de infraestructura si previamente no hay estudios y diseños por lo menos en fase dos y lógicamente en el proceso entre la adjudicación y la iniciación tienen que llegar a fase tres y fase tres avanzada.»