

Diana Zuleidy Lopez Rojas

De: Diego Orlando Bustos Forero
Enviado el: Lunes, 01 de Abril de 2013 11:23 a.m.
Para: Diana Zuleidy Lopez Rojas
Asunto: Revelador Institucional. Boletín No. 11 de la Oficina de Control Interno



A manera de prefacio, y a la vez de reconocimiento público, queremos rescatar una columna del Dr. Santiago Montenegro publicada en *El Financiero* el 11 de septiembre del año 2012, en cuyo contenido se opina sobre las bondades de la cuarta generación de concesiones, a saber:

“ (...) Colombia ha tenido una demanda enorme de carreteras y otras obras de infraestructura de transporte, que se materializa en un indicador de carreteras pavimentadas por millón de habitantes que es una cuarta parte que el de Chile, la mitad que el de Brasil y un 40% más bajo que el de Ecuador. Por la necesidad tan grande, Colombia ha tenido desde hace muchos años recursos domésticos y extranjeros para financiar volúmenes crecientes de inversión (...)

¿Por qué, con tantas necesidades, no ha habido inversión privada en carreteras? Básicamente, porque al lento ritmo que se traía bastaba financiar con el presupuesto nacional y con lo que daban los peajes. El gobierno del presidente Santos cambió de rumbo y pretende invertir \$40 billones en seis años, el doble de lo que se ha invertido en carreteras en los últimos 20 años. Para hacerlo, es consciente de que es necesario involucrar a los inversionistas internacionales y también a inversionistas del exterior, para lo cual es imperativo dejar atrás el esquema de obra pública al que había caído el anterior modelo, que de hecho tenía el nombre. Así, el Gobierno decidió liquidar el desacreditado Instituto de Concesiones (INCO) y crear la Agencia Nacional de Infraestructura, una dirección ejecutiva muy competente, al mando de Luis Fernando Andrade. Bajo el nuevo modelo, las licitaciones se abrirán sólo cuando existan estudios de proyectos y los inversionistas tendrán que poner capital de verdad. Se eliminarán los anticipos y las renegociaciones y se acotarán drásticamente los flujos de los peajes y de las vigencias futuras sólo estarán disponibles para las concesiones cuando unidades funcionales de las obras estén construidas. Lo que falta es dotar a la ANI de un gobierno corporativo similar al que tiene, por ejemplo, la junta directiva del Banco de la República, con gerentes y funcionarios de las más altas calificaciones y con un consejo directivo que incluya consejeros independientes. Para el éxito del nuevo modelo se debe asegurar que durante los próximos 20 ó 30 años, la ANI esté completamente aislada del ciclo político (...)”.

Los resultados son muy interesantes. El año pasado se construyeron más de 200 km en doble calzada, duplicando los 100 km construidos en 2011.

Dar a conocer el proyecto a las comunidades, organizaciones y autoridades de su zona de influencia, retroalimentar la estructuración del mismo con correctivos de conformidad con las necesidades y requerimientos presentados por las comunidades, en aras de minimizar conflictos que a futuro se presenten, de esta forma viabilizar técnica y socialmente el proyecto estructurado.

El procedimiento inicia en la etapa de estructuración del proyecto cuando se cuenta con un alcance básico de la APP, la definición del equipo de socialización, la definición de cronograma de ejecución de APP y las estrategias para el desarrollo de las diferentes reuniones con las comunidades. Se realiza la implementación de las acciones de socialización acordadas con el equipo a cargo de la misma y culmina con el desarrollo de las reuniones, las mismas se divulgan a través de la página web de la Entidad.

La Vicepresidencia de Estructuración de la ANI lidera esta actividad, en coordinación con la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Comunicaciones de la Entidad, el Ministerio de Transporte y el Estructurador del proyecto.

El proceso de socialización se considera una parte importante de la estructuración de los proyectos y factor clave de éxito de las concesiones, donde se definen los parámetros y la metodología para llevarlo a cabo y considerar su estandarización.

El proceso requiere integrar población de la región, líderes comunales, personas con influencia en la zona, entre otros, que conocen las particularidades de la zona.

La ANI ha planificado un cronograma para iniciar las primeras Victorias Tempranas como lo establece la siguiente programación:

- 1. Miércoles 6 de Marzo (Perimetral de)**
- 2. Viernes 15 de marzo (Mulaló – Loboguerrero)**
- 3. Viernes 5 de abril (Girardot – Puerto)**
- 4. Viernes 19 de abril (Cartagena – Bar)**

Dentro del contenido de las actividades a desarrollarse se tienen en cuenta los siguientes aspectos:

A). Acciones Previas al inicio de la reunión

El equipo de trabajo realiza las siguientes acciones:

- Hacer Presentación del proyecto al Alcalde o su delegado(s).**
- Verificación de la logística del evento.**
- Recepción de periodistas y suministros.**
- Coordinación del protocolo de presentación con el Alcalde o su delegado.**



El equipo de trabajo de Socialización contempla las siguientes actividades durante el desarrollo de la reunión de socialización:

- **Instalación de la reunión por parte del Alcalde Anfitrión o gobernador anfitrión o sus delegados.**
- **Entrega de listados de asistencia para su diligenciamiento.**
- **Información de la metodología de la reunión.**
- **Entrega de formatos de preguntas, necesidades y requerimientos considerados por las comunidades.**
- **Presentación del proyecto.**
- **Resolución de dudas e inquietudes siguiendo la metodología propuesta. (preguntas escritas, orden de intervención, instalación de mesas)**
- **Ayuda de memoria de la Reunión de Socialización correspondiente.**
- **Cierre de la reunión.**
- **Rueda de prensa, información a periodistas por el Presidente de la Agencia o sus delegados, mediante la implementación del plan de comunicación previamente teniendo en cuenta la particularidad del proyecto.**

