

# Comentario Económico del día



Director: Sergio Clavijo  
Con la colaboración de Angélica Lozano

Diciembre 15 de 2010

## Infraestructura e instituciones: éxito de ANH y fracaso del INCO

La grave ola invernal del 2010, probablemente la más severa en medio siglo, ha develado no sólo el atraso en infraestructura, sino la precariedad y peligrosidad del sistema vial colombiano. Las raíces del problema son múltiples y su solución requerirá mucho esfuerzo de coordinación institucional, de planeamiento y acopio de recursos públicos y privados para encarar semejante problema.

Las dimensiones del problema son bien conocidas, pues de los países grandes de la región (Argentina, Brasil, Chile, México y Perú) Colombia se destaca por sus graves atrasos en materia de infraestructura, tanto vial, fluvial y aeroportuaria.

Bástenos con señalar que Chile, con menor población y terreno que Colombia, maneja 142 km. por millón de habitantes, mientras que Colombia aún no llega ni a la quinta parte de esa cifra, (ver gráfico 1). El Foro Económico Mundial (2010) ubicaba a Colombia en la posición 99 entre 133 países en materia de rezago en vías férreas (¿Cuáles locomotoras?) y en la posición 107 en materia fluvial.

Finalmente, la Administración Santos se ha dado cuenta que para “obras extraordinarias” se requieren “recursos extraordinarios.” Cabe recordar que el “Plan Maestro de Transporte” del país requiere unos \$17 billones en el curso de los próximos 8 años. Ahora el gobierno ha empezado a trabajar en la línea de aprobar la enajenación del 10% de Ecopetrol (tras la capitalización de la Ley 1118 de 2006) para fondear proyectos de infraestructura. Ello va en línea con nuestro planteamiento de años atrás, cuando se hizo evidente que la “Agenda Interna” no marchaba (ver *Informe Semanal* No. 1034 de Julio de 2010).

El otro gran lunar del sector de infraestructura vial en Colombia radica en su pobre arreglo institucional. El Instituto Nacional de Concesiones (INCO) ha tenido ya 12 gerentes en tan sólo 6 años de existencia

Continúa



### Pagos y depósitos en efectivo sin importar la hora.

En el día o la noche cuente con el Depositario en efectivo las 24 horas del día ubicado en las oficinas de Citibank.



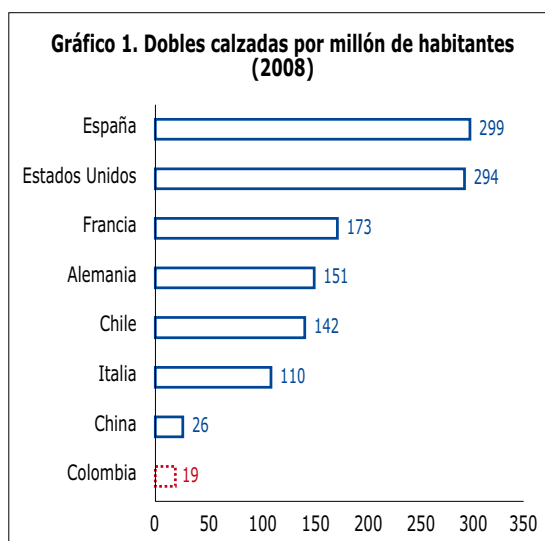
Productos y Servicios Financieros ofrecidos por Citibank - Colombia S.A. Citi y el diseño del arco es una Marca Registrada de servicios de Citigroup Inc. Citi Never Sleeps es una marca de servicios de Citigroup Inc. Aplican restricciones.

Director: Sergio Clavijo  
Con la colaboración de Angélica Lozano

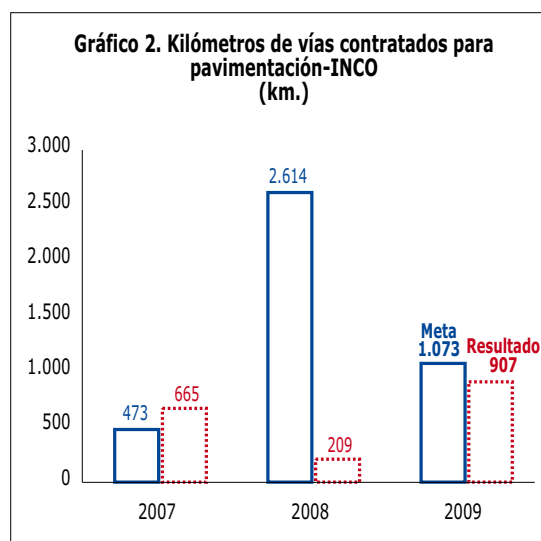
y su ente rector (Min-Transporte) se caracterizó por una pésima gerencia durante toda la Administración Uribe-I-II. El propio gobierno saliente así lo atestigua, pues su Sistema de Programación y Gestión de Gobierno (SIGOB) indica que, en 2008, INCO ha debido contratar la pavimentación de 2.614 km. y tan sólo logró 209 km. Muchas de estas obras tuvieron grandes problemas de predios, trazados y faltantes financieros (ver gráfico 2).

La cara exitosa institucional ha estado en la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), entidad que ha tenido un único director a lo largo de sus mismos 6 años de existencia. La ANH ha logrado que se exploren un promedio de 60 pozos por año, duplicando lo observado a principios de la década. La acertada creación y gestión de la ANH le ha permitido al Estado progresar en materia de prospectiva sísmica y, al mismo tiempo, deslindarse de Ecopetrol como firma. Esta última ahora se rige por principios de contratación privada (desde la expedición de la Ley 1118 de 2006 que autorizó la dilución del gobierno hasta en un 20%). Ecopetrol está en la tarea de mejorar su productividad para poder competir a nivel nacional e internacional. Todavía no ha dado muestras de estar en capacidad de hacer hallazgos importantes por sí sola, pero ha hecho alianzas estratégicas importantes en México, Brasil y Perú, entre otros.

Creemos no exagerar al afirmar que el desafío más grande que ha encontrado la Administración Santos ha sido desarrollar el sector de infraestructura, donde probablemente estamos en la posición t-2 por cuenta de la pésima gestión de la Administración saliente y del rudo invierno que ha generado una especie de “Katrina colombiano.” Ahora que se han identificado los recursos de las privatizaciones como la única fuente posible para allegar recursos en las cantidades requeridas, se requiere gestión de la mejor para estructurar los proyectos en Fase-III. Esta será la única forma de asegurarnos que, en vez de crear pleitos jurídicos en Colombia, logremos construir vías, puertos y aeropuertos con la solidez técnica y financiera que el país lleva reclamando por décadas.



Fuente: Consejo Privado de Competitividad.



Fuente: Sigob.