

# Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo  
Con la colaboración de  
Alejandro Vera y Alejandro González

Julio 11 de 2011

## Infraestructura de puertos y aeropuertos en Colombia: rezagos y avances

Si bien existe un fuerte rezago en infraestructura de transporte en Colombia, el país ha logrado avanzar en términos de desarrollos portuarios y aeroportuarios durante las dos últimas décadas, debido, principalmente, a la participación privada. De hecho, la Cepal publicó recientemente un estudio sobre el movimiento portuario en contenedores en América Latina, mostrando que Cartagena se ubica sexta a nivel de la región transportando un total de 1.6 millones de TEUs en 2010, no muy lejana de Buenos Aires (1.7 millones) y Santos (1.9 millones).

Sin embargo, un diagnóstico del mismo Gobierno Nacional (Conpes 3611 de 2009) establece que los puertos de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, que mueven el grueso del comercio exterior de Colombia, se acercan a su límite de capacidad. No en vano, según el Foro Económico Mundial, en términos de calidad portuaria estamos rezagados respecto al continente (ver cuadro adjunto). Por lo tanto, se requieren obras para absorber las necesidades de una demanda creciente y para recibir embarcaciones de mayor calado de las que hoy en día esos puertos pueden manejar.

Por ejemplo, los puertos del Pacífico no están preparados para un eventual desarrollo de las relaciones comerciales con China. Buenaventura (en el puesto 20 del ranking de la Cepal) continúa siendo un puerto con un calado poco profundo (apenas 10 metros), incapaz de recibir los barcos tipo *post-Panamax* (calados superiores a 13 metros) provenientes de Asia (ver *Comentario Económico del Día* 9 de septiembre de 2010). Entretanto, el desarrollo de un puerto adicional (Tribugá) sigue siendo un imposible dados los aspectos ambientales y étnicos involucrados en su construcción.

A ello se suma la carencia de infraestructura vial apropiada para acceder a Buenaventura. Esto eleva sus ineficiencias, en la medida en que los costos de traslado a los centros logísticos e industriales del interior son excesivamente altos. A diferencia de los puertos del Caribe, Buenaventura gestiona la carga de importación y de exportación de bienes no tradicionales, por lo que es fundamental acelerar la construcción del segundo túnel en La Línea y de la doble calzada hasta Bogotá.

**Continúa**

Del lado de la infraestructura aeroportuaria, la participación privada ha sido importante para mejorar el tránsito de mercancías y pasajeros y ha contribuido a mejorar la percepción de la calidad, tanto que, respecto al continente, Colombia se ubica en el cuarto puesto según el Foro Económico Mundial. En la actualidad hay 18 aeropuertos concesionados bajo 7 contratos de concesión, incluyendo los de las principales ciudades del país. De hecho, una de las primeras concesiones que se hicieron fue aeroportuaria: la segunda pista del Aeropuerto El Dorado de Bogotá en 1995, en la cual se construyó una nueva pista y se entregó su operación y mantenimiento por 20 años. Esta experiencia permitió entregar en concesión el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena en 1996 (con un valor de US\$7 millones), el Ernesto Cortissoz de Barranquilla en 1997 (US\$3 millones), el Alfonso Bonilla Aragón de Cali en 2002 (US\$27.6 millones), el José María Córdova de Medellín en 2008 (US\$130 millones) y el Palonegro de Bucaramanga (US\$30 millones).

El proyecto de participación privada más importante en el sector aeroportuario es la concesión de la totalidad del Aeropuerto El Dorado de Bogotá. Sin embargo, debido a problemas de estructuración del contrato, hay inconvenientes en el lado tierra que dificultan su operación normal (la discusión sobre su demolición duró alrededor de dos años). A ello se suman problemas en el lado aire: la ausencia de personal capacitado para hacer frente a una mayor cantidad de operaciones aéreas y el cierre de la segunda pista durante algunas horas del día. Cabe destacar que éste es el aeropuerto más importante de Colombia, moviendo más de 20 millones de pasajeros por año.

En síntesis, la infraestructura de puertos y aeropuertos en Colombia ha mejorado sustancialmente a lo largo de las últimas dos décadas gracias a la participación privada. No obstante, hay mucho espacio para mejorar. En lado portuario, es necesario impulsar su desarrollo logístico, mejorando su acceso (terrestre y marítimo) y su capacidad de absorción de carga. A nivel aéreo, debe trabajarse en hacer más eficiente los servicios del lado aire de los aeropuertos. Es entonces una buena noticia que la Administración Santos haya hecho énfasis en esto como un pilar de la visión de la Infraestructura para la Prosperidad.

Diagnóstico sobre la calidad de la infraestructura en América Latina				
Total		Ranking		
Ranking	Percepción sobre calidad de la infraestructura (máx=7; mín=1)	Vías	Puertos	Aeropuertos
1 Chile	5.1	1	1	2
2 Uruguay	3.8	3	2	11
3 México	3.6	4	11	10
4 Argentina	3.4	7	6	9
5 Brasil	2.9	11	9	6
<b>6 Colombia</b>	<b>2.8</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>4</b>
7 Perú	2.6	8	3	3
8 Venezuela	2.5	10	10	8
9 Bolivia	2.1	12	12	12

Fuente: WEF (2007).