

# La participación privada en los planes de infraestructura del país

*Para reducir la brecha de infraestructura en el país y dejarlo en mejores condiciones para afrontar los retos del comercio internacional, el Plan Nacional de Desarrollo presenta importantes proyectos bajo el esquema de asociación público – privada.*

Por:

**Sandra Serrato Amortegui**

Directora Cámara de Cumplimiento  
FASECOLDA

La infraestructura es uno de los aspectos fundamentales para el desarrollo de las economías. No obstante, y teniendo en cuenta que los estados a nivel mundial tienen grandes limitaciones financieras, en las últimas décadas se han desarrollado esquemas financieros y legales que permiten al sector privado participar conjuntamente con el Estado en la realización de las obras que suplan las necesidades de la comunidad, dejando de lado cada vez más, las teorías clásicas del Estado Benefactor dentro de los modelos económicos.

Colombia, con independencia del pensamiento político de los gobiernos de turno, no ha sido ajena a este esquema de inversión (Público- Privada), aunque su incursión es aún relativamente baja en comparación con otros países del hemisferio.

Así en el desarrollo del esquema en el país, observamos una primera etapa en la que la mayor parte del total de la inversión en infraestructura (salvo en los sectores de minería, petróleo y gas) fue realizado exclusivamente con recursos del sector público. En una etapa posterior, el sector privado gana sistemáticamente participación en la inversión, prácticamente, en todas las áreas de infraestructura gracias a la Constitución de 1991, que permitió la competencia y la participación privada en los distintos sectores.

Otras normas posteriores, como la Ley de Transporte (ley 105 de 1993), Ley Eléctrica (Ley 143 de 1994) y la Ley de Servicios Públicos Domiciliarios (Ley 142 de 1994) definieron las reglas para la participación privada en cada uno de estos sectores y, se crearon

las instituciones de regulación y control requeridas para estas nuevas condiciones <sup>1</sup>.

Este esquema ‘mixto’ de inversión en el marco de la Ley 1151 de 2007 conocida como Plan Nacional de Desarrollo 2006 -2010 es la principal herramienta prevista por el Gobierno Colombiano para adelantar las obras de infraestructura que el país requiere para responder de manera eficiente a los nuevos retos del comercio internacional, como consecuencia de la suscripción de los tratados de libre comercio, en particular el que se adelanta para mejorar el acceso al mercado de los Estados Unidos.

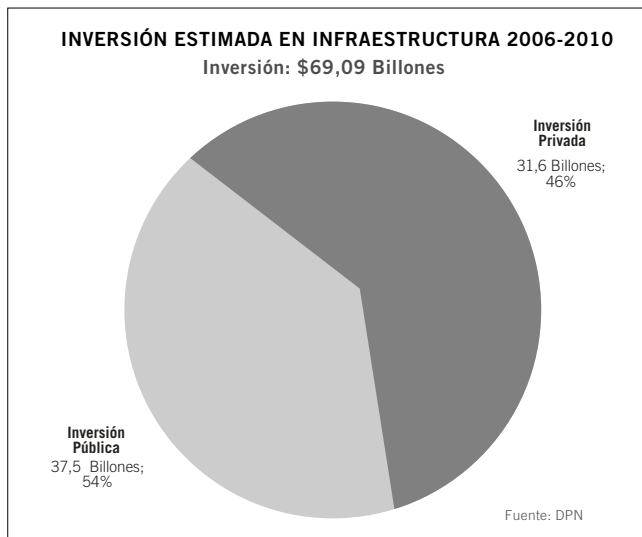
Los últimos diez años, las exportaciones de bienes en Colombia crecieron a una media anual de 5% (US\$ corrientes) pasando de US\$10.100 millones en 1995 a US\$16.400 millones en 2004. Como porcentaje del PIB, las exportaciones pasaron de ser 10.9% a 16.8%, y considerando la eventual firma del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos (TLC), se ha estimado que como resultado se tenga un crecimiento adicional liderado por el sector privado <sup>2</sup>.

En este panorama, la ley 1151 de 2007 presenta grandes oportunidades para atraer operadores e inversionistas privados potenciales, especialmente, en los sectores de energía, eléctrico y vías.

**Principales proyectos previstos en construcción, rehabilitación, ampliación, mantenimiento y operación de carreteras**

La norma pretende, entre otros aspectos, un desarrollo alto y sostenido de la infraestructura de transporte, que se traduce en importantes proyectos viales (carreteras), aeropuertos, puertos y vías férreas.

El transporte carretero en el país, definitivamente, se ha consolidado como el principal modo de movilización de pasajeros y carga, excluyendo el carbón y el petróleo. El transporte fluvial continúa teniendo una mínima utilización y, el transporte ferroviario está especializado



en la movilización de minerales. El transporte aerocomercial mantiene una participación relativamente importante en la movilización de pasajeros.

Finalmente, el transporte urbano de pasajeros experimenta un marcado desarrollo y, se espera que atienda un porcentaje significativo de la demanda de transporte en las ciudades en que se implementó y en las proyectadas<sup>3</sup>. Por lo tanto, indudablemente en lo que se refiere a carretas la agenda del Gobierno es ambiciosa, toda vez que el transporte de carga predomina en Colombia frente a las otras alternativas de medios de transporte, debido básicamente a las condiciones geográficas del país y, a las importantes distancias entre los centros de producción y los puertos, siendo así que 81% del movimiento interno de las mercancías terminadas y materias primas se realiza por las carreteras, sin contar la porción del comercio exterior con Venezuela y Ecuador que rueda por las mismas vías.

Atendiendo esta realidad, de conformidad

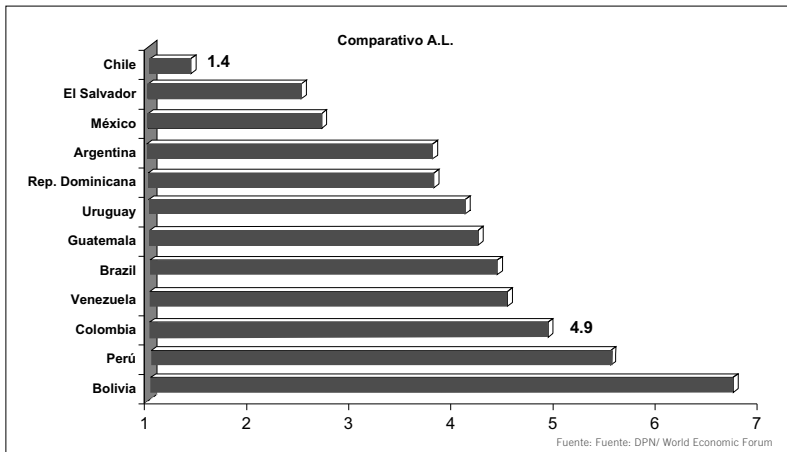
» El esquema ‘mixto’ de inversión en el marco de la Ley 1151 de 2007 PND 2006 -2010 es la principal herramienta prevista por el Gobierno Colombiano para adelantar las obras de infraestructura.

<sup>1</sup> Israel Fainboim Yaker y Carlos Jorge Rodríguez Restrepo- Marzo 2000

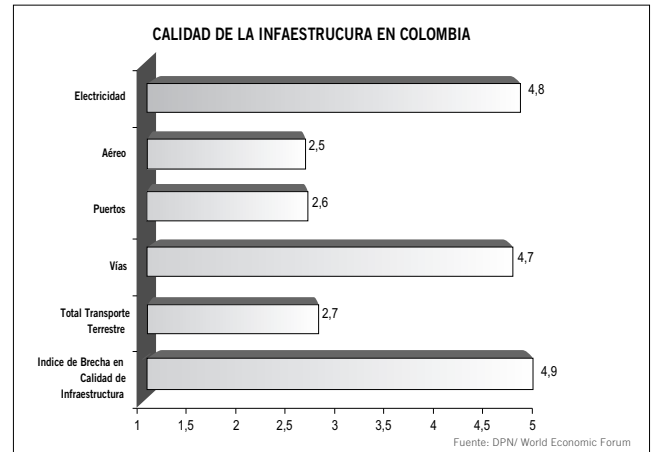
<sup>2</sup> Reporte N° 3506 1-CO Banco Mundial Infraestructura Logística y de Calidad para la Competitividad de Colombia, Enero 25 2. 006

<sup>3</sup> Banco Mundial- Estudio de Apoyo sobre el Sector Transporte en Colombia. Germán Ospina 2004

Grafica 1 Índice de Brecha en Calidad de Infraestructura



Grafica 2



con la información brindada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), la agenda de infraestructura en transporte comprende importantes proyectos de concesiones de vías, aeropuertos, puertos marítimos y vías férreas. En relación con las concesiones viales (carreteras) sobresalen las siguientes:

1. Concesión Vial Ruta del Sol, corredor que comunica el centro del país (Bogotá) con la Costa Atlántica (Santa Marta), con una longitud de 769 km, y un monto de inversión aproximado de US \$ 2.500 millones. Constituye el segundo proyecto más importante actualmente en Latinoamérica por monto de inversión.
2. Concesión Vial Valle de Aburrá – Golfo de Urabá, cuyo corredor comprende el tramo: Medellín – Santafé de Antioquia – Cañasgordas – Uramita – Dabeiba – Mutatá – Chigorodo – Turbo. Con una longitud de 293 kms y una Inversión estimada de US\$ 270 MM.
3. Concesión Vial Ruta de la Montaña. El corredor incluye los tramos: Barbosa – Puerto Olaya, Medellín – Primavera – Santa Bárbara - La Pintada – La Manuela, y Primavera – Bolombolo – La Pintada, con una longitud de 328 kms y una inversión estimada de US\$ 593 MM.
4. Concesión Vial Arterias del Llano, con un corredor que incluye los tramos: Granada – La Uribe, Granada

– San José del Guaviare – El Retorno, Puerto López – Puerto Gaitán, Cumaral– Yopal – Hato Corozal – Tame, Tame – Saravena y Tame – Arauca. El proyecto tiene una longitud total de 1.384 kms. El monto de la inversión está por definir.

**Las garantías para respaldar los proyectos**

No obstante la prioridad de los proyectos de infraestructura previstos en el Plan Nacional de Desarrollo 2006- 2010, el mayor o menor interés del sector privado así como la ejecución exitosa y la consecución de los fines de los mismos dependerán en, gran medida, de diversos factores tales como la capacidad financiera de los correspondientes sectores, la correcta estructuración, la definición y asignación de riesgos en las concesiones e indudablemente de un cerco normativo adecuado en todos los frentes.

Dentro del marco legal que rodea los proyectos de inversión público - privada, además de las normas tributarias, ambientales y demás que influyan directa o indirectamente, se encuentra la Ley 1150 de 2007, que modificó parcialmente la Ley de Contratación Estatal (Ley 80 de 1993) y que contempla, entre otros aspectos importantes, la implementación del Sistema de Información de Contratos y Contratistas (SECOP) que con un funcionamiento adecuado

» La disminución de la brecha en infraestructura del país dependerá, en buena medida, del interés de los inversionistas privados, y de la posibilidad de obtener las garantías necesarias para los contratos.

podría contribuir valiosamente a la disminución de las asimetrías de la información (en beneficio del Estado, contratistas y garantes) y, la regulación de las garantías en la contratación.

En este último aspecto, el Gobierno y todos los sectores interesados tienen el reto y la responsabilidad de estructurar un reglamento, que además de proteger los recursos e intereses supremos del Estado, confluya armónicamente con los aspectos técnicos propios del contrato de seguro, teniendo en cuenta las fluctuantes condiciones del mercado internacional de reaseguros.

Dentro de los principales aspectos a tener en cuenta en el reglamento, para el caso de las concesiones, está la flexibilización de la garantía única, de manera que permita el otorgamiento de las garantías por etapas y riesgos diferenciados, considerando que las vigencias no superen cinco años y, que ante la carencia de la renovación de las garantías, los efectos o sanciones sean diferentes a la efectividad de las mismas, aspecto del cual dependerá en, buena parte, la disposición de las capacidades del mercado reasegurador para este tipo de proyectos.

Así mismo, se está a la expectativa de la definición reglamentaria de otros aspectos importantes, tales como los otros mecanismos

de cobertura de los riesgos, diferentes a las garantías expedidas por las aseguradoras y los bancos y de la indicada posibilidad de no garantizar, en los casos que determine la norma, los contratos que no superen 10% de la menor cuantía de las entidades. En estos aspectos el Gobierno deberá ser muy cuidadoso en proteger los recursos públicos al imposibilitar garantías emitidas por entidades no reguladas por el Estado y sin el suficiente respaldo financiero o, simplemente, dejando desprotegida una porción importante de los contratos, cuya garantía es factible de ser obtenida en el mercado asegurador y/o bancario.

Así las cosas, el reto para lograr exitosamente la disminución de la brecha en infraestructura del país y, de avanzar en el progreso del comercio internacional obedecerá no sólo a la buena intención plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo, sino a la bondad de las diferentes variables que intervienen en los proyectos, de las cuales indudablemente dependerá el mayor o menor interés de los inversionistas privados, entre ellas, poder obtener las garantías necesarias para los contratos, superando las actuales barreras derivadas del choque de la realidad del mercado asegurador con la rigidez de las normas en esta materia al igual que la frecuente omisión de los aspectos técnicos del seguro en la estructuración de los correspondientes pliegos de condiciones en lo que toca a las garantías.

## **Biblioteca Especializada en Seguros**

**fasecolda**  
Federación de Aseguradores Colombianos

### **Servicios**

- Consulta en Sala
- Préstamo Interbibliotecario
- Consulta de Catálogo en línea  
[www.fasecolda.com](http://www.fasecolda.com)
- Servicio de Fotocopias
- Envío de Información por Correo Electrónico (scanner)
- Consulta de Internet en terminales de la biblioteca

Bibliotecóloga: Paola Fernanda Yate Parra  
Cra. 7a. No. 26-20 Piso 4  
Informes: 344 3080 Ext. 1006  
E-mail: [biblioteca@fasecolda.com](mailto:biblioteca@fasecolda.com)  
Horario: lunes a viernes de 2 a 5 p.m.

