

**De:** Diego Orlando Bustos Forero  
**Enviado el:** viernes, 08 de julio de 2016 12:00 p. m.  
**Para:** ANI  
**Asunto:** El Revelador Institucional. Boletín No. 19 de la Oficina de Control Interno



## **Boletín No. 19**

### **La Importancia de la inversión privada en proyectos de infraestructura pública en Colombia**

La historia reciente de América Latina, o al menos la de los últimos cincuenta años, está marcada por el tire y afloje de la dicotomía económica de la posguerra de las potencias. Ese periodo, gestado bajo los albores tardíos de los primeros treinta años del siglo XX, rematado por la sensación de desasosiego de la existencia humana después de la barbarie mundial de la guerra, hará del estado intervencionista y, en otros tantos, de corte absolutista, una corriente bajo la cual se acuñen administraciones que van dejando en manos del Estado, la gestión de la satisfacción de todos los intereses públicos. Esto bajo el halo directo o indirecto del estado de bienestar, propuesto por el informe “Beveridge” inglés de 1942 (OIT, 2009). <sup>[i]</sup>



En los siglos XIX y XX, la geopolítica hizo agua a los imperios para crear Estados Nacionales, y con ellos, economías locales que creían en muchas cosas dependiendo del mecenas de las revoluciones y que, en proceso de consolidación, se hacen demasiado frágiles por las diferencias políticas. No obstante, habrá un factor que determine la reorientación de la política en el hemisferio (Greco, Banrep, SF)<sup>[iii]</sup>: el hecho de que las economías de las aliadas occidentales de la segunda guerra mundial, lideradas por el gobierno norteamericano y el soviético<sup>[iii]</sup>, acrecienten sus pretensiones económicas con base en sus industrias boyantes, hacia donde se dirigirán las brújulas en América Latina.

El caso Colombiano, que no es indiferente a la polarización del siglo XX, había adoptado la política económica liberal desde el siglo XIX, (Banrep, SF)<sup>[iv]</sup>, acomodándose a la realidad a través de varias reformas ejecutadas entre 1929 y 1945, entre otras, especialmente, la constitucional de 1936 (Ocampo, SF)<sup>[v]</sup>, donde el Estado “...podía intervenir en la economía <<con el fin de racionalizar la producción, distribución y consumo de la riquezas, o de dar al trabajador la justa protección a que tiene derecho>>...”, denominada de forma más abierta como intervencionismo estatal, según el fiel modelo de sus socios importadores de productos como el café, que luego de la guerra, entre 1945 y 1986, producen la multiplicación del Producto Interno Bruto en siete (Ibíd).



*Los caminos del café en Manizales. Luis Guillermo Vallejo.  
El Café es punto de referencia mundial e interna de Colombia.  
Abrió caminos internos e internacionales para la economía local.*

Por tanto, lo que la lógica indicaría es que en medio de esta bonanza silente, la inversión pública y la infraestructura sería uno de los puntos fuertes para un país rico en recursos humanos y naturales. Pero, la realidad cruda llevaría al traste esta suposición, puesto que *“...La inversión pública como proporción del PIB en el sector de infraestructura ha(bia) venido disminuyendo (...) es así como en el subsector de transporte (...) descendió del 1.03% en 1975 al 0.85% en 1995 y en el de telecomunicaciones cayó de 0.26% en 1.975 a 0.11% en 1995 (...). Colombia contaba en 1996 con 9 km de carreteras pavimentadas por cada mil km<sup>2</sup> de superficie, siendo que países como Ghana tenían 35 km, Indonesia contaba con 61 km y Corea tenía 346 km De otro lado, el país poseía en el mismo año 100 km/mill.hab. de vías férreas en operación, siendo que Argentina contaba con 1.106 km/mill.hab. y Brasil con 147 km/mill.hab...”*. (Garay, 1996)<sup>[vi]</sup>.

Esto sin hablar de los inmensos y, a veces injustificados, costos de funcionamiento de las estancadas empresas estatales, entre otros gastos como la deuda pública que no ayudarían a dar perspectivas frente al flujo de capital hacia las necesidades públicas, preponderantemente, de inversión en infraestructura.

Hoy en día, la praxis económica moderna reconoce *“...la necesidad de aumentar la participación del sector privado en la formación de capital total, permitiendo de esta manera que los recursos de inversión pública se destinen al suministro de bienes y servicios públicos...”* (Partow, 1996)<sup>[vii]</sup>, por una razón elemental: *“...Los gobiernos que carecen de fondos para mantener los productos que monopolizan(.) Están buscando fuentes de capital. Se está acabando el status quo que determinaba que, mientras el gobierno paga los costos de la construcción y el mantenimiento de la infraestructura, cualquier persona la puede utilizar (lo cual) significa que (por ejemplo que) los contribuyentes que jamás usan la infraestructura o la utilizan poco terminan subsidiando a quienes hacen un uso frecuente...”*<sup>[viii]</sup>.

En términos del Banco Interamericano de Desarrollo (2016), *“...los países sencillamente no están gastando lo suficiente para proporcionar la infraestructura necesaria, por limitaciones de financiamiento y/o prioridades fiscales diferentes. En segundo lugar, la mala planificación*

*y coordinación, el análisis deficiente aplicado en la selección del proyecto, la búsqueda de beneficios políticos y la corrupción provocan que los recursos limitados se gasten en los proyectos equivocados. Más aun, el suministro de activos y servicios de infraestructura suelen ser decepcionantes: la construcción de activos nuevos cuesta más y demora más tiempo de lo esperado, y el suministro de servicios es deficiente...”, hecho por el que la participación del sector privado “...pueden constituirse en una modalidad provechosa para el desarrollo de infraestructura y servicios básicos (energía, agua, saneamiento, salud y educación), los cuales cumplen un rol fundamental en la mejora de la calidad de vida de miles de personas, especialmente en la región de América Latina y el Caribe...”.*

En países como Estados Unidos o Guatemala<sup>[ix]</sup>, entre otros tantos ejemplos, la infraestructura construida, mantenida y operada por el sector privado, compensado por vía de participación en las tasas de recaudo por el uso de la infraestructura, se ha convertido en una alternativa creciente y de alta demanda a la falta de recursos públicos que, están siendo cada vez más dedicados a inversión social directa y palpable (Ibíd.).

En Colombia, con la emisión de marcos regulatorios adoptados desde normas denominadas “libros blancos”, proferidos por organizaciones multilaterales y la entrada en vigencia de la Constitución Política de 1991, (Garay, 1996), los capitales privados empiezan a reforzar su participación como proveedores de servicios y bienes estatales a través de múltiples mecanismos de vinculación con el sector público, especialmente las concesiones y las Alianzas Público Privadas, impulsando el crecimiento de la economía local trayendo inversión privada nacional e internacional, donde antes por el solo músculo de capital o endeudamiento público podría ser impensable en construir infraestructura como la que hoy tiene a cargo la Agencia Nacional de Infraestructura.



Por esto, la importancia de contar con sectores como el privado en el engranaje común de la satisfacción de necesidades públicas se hace evidente en su contribución económica y técnica, precedida por la adecuada estructuración y debido seguimiento por parte de la autoridad, que disminuye las cargas al patrimonio estatal, aportando al crecimiento constante del país y por ende, a la construcción del bien común.

Agradecemos al Dr. Andres Fernando Huerfano Huerfano, por su contribución en la elaboración del presente boletín.

Con un muy cordial saludo,

---



**Diego Orlando Bustos Forero**  
Jefe Oficina de Control Interno  
Control Interno P2  
Oficina de Control Interno  
PBX: 571 - 484 8860 Ext: 1422  
Calle 24 A Nro. 59 - 42 Edificio T4, Piso 2  
Bogotá D.C. – Colombia - [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co)



 **Por favor piense en el medio ambiente antes de Imprimir este correo**  
La información contenida en este correo electrónico es propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura.: es confidencial y para uso exclusivo de el (los) destinatario(s) / Si ha recibido este mensaje por error, por favor notifíquese inmediatamente al remitente: no copie, imprima, distribuya ni difunda su contenido. Las opiniones, conclusiones e informaciones que no estén relacionadas directamente con el negocio de la Agencia Nacional de Infraestructura. deben entenderse como personales y no están avaladas por la compañía.

---

Fuentes:

- [i] [http://www.ilo.org/global/publications/magazines-and-journals/world-of-work-magazine/articles/ilo-in-history/WCMS\\_122242/lang--es/index.htm](http://www.ilo.org/global/publications/magazines-and-journals/world-of-work-magazine/articles/ilo-in-history/WCMS_122242/lang--es/index.htm)
- [ii] <http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra134.pdf>
- [iii] <http://webdehistoria.blogspot.com.co/2009/06/plan-marshall.html>
- [iv] <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/memor/memor28a.htm>
- [v] <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/histecon/histecon7a.htm>
- [vi] <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/industrialatina/133.htm>
- [vii] <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/pdfs/borra056.pdf>
- [viii] <http://es.panampost.com/nicholas-zaiac/2016/05/19/quien-construira-las-carreteras-en-el-futuro-no-sera-el-gobierno/>
- [ix] <http://es.panampost.com/editor/2016/05/26/las-carreteras-privadas-son-el-futuro-de-guatemala/>