

El futuro de la infraestructura de transporte

El desarrollo de la infraestructura de transporte es una de las locomotoras del Plan Nacional de Desarrollo (PND), lo que evidencia su importancia dentro del PIB.

Por:

Angela Concha

Investigadora Cámara de Transporte.

FASECOLDA

En el presente artículo se expone la importancia del desarrollo de la infraestructura del país, la consolidación de empresas formales y eficientes en el sector y la necesidad de un marco regulatorio adecuado, todo bajo las propuestas del actual PND y sus implicaciones en el sector asegurador. Es preciso considerar que el sector de transporte ha representado un promedio

anual del 7,23% del PIB durante los últimos cinco años¹.

Infraestructura

La infraestructura de un país está estrechamente relacionada con su crecimiento económico y social, de



hecho una infraestructura apropiada promueve no sólo una mayor inversión en el país, sino grandes flujos de comercio exterior.

“Se ha demostrado que el sector de infraestructura de transporte, específicamente el modo carretero, es el que mayor impacto tiene sobre el PIB. Un aumento de un punto en el stock de carreteras está asociado a un incremento de 0,55% en el PIB”²

En el agregado y como lo muestran Nadiri y Mamuneas (1994), un incremento en la infraestructura pública eleva la productividad total de los factores (PTF), disminuye los costos logísticos y, en general, redundan en una mayor competitividad del país frente a otras regiones. Ahora bien, una infraestructura adecuada genera beneficios para el sector asegurador. A grandes rasgos y si se observa el impacto directo, los principales seguros beneficiados son los de cumplimiento y de transporte³. Los primeros por la mayor inversión en obras públicas y, los segundos, principalmente por el impacto en el comercio exterior, ya que esto se traduce en más carga

movilizada por el país y, por ende, en más seguros. Adicionalmente, unas vías adecuadas pueden incidir en una mejora en los resultados de siniestralidad del ramo de transporte.

Antes de evaluar las políticas propuestas en el Plan Nacional de Desarrollo, es necesario hacer referencia a la situación actual de la infraestructura en Colombia. Durante los últimos años, su rezago ha sido un tema de gran discusión y los avances han sido precarios si se comparan con los de la región latinoamericana.

Como lo muestra Montezuma (2008) Colombia durante el Siglo XX acumuló un retraso en autopistas, vías y aeropuertos. A lo largo del siglo, las políticas de infraestructura estuvieron encaminadas a reemplazar la inversión destinada a un medio de transporte por otro. Se dejó de lado la vía fluvial (en especial el tránsito por el río Magdalena) para darle paso a la inversión en la vía férrea, la cual antes de ser consolidada, nuevamente se abandonó para dar paso a la precaria⁴ red de carreteras que tenemos actualmente en el país. La sustitución de un medio de transporte por otro, y la falta de multimodalidad trajo como consecuencia grandes rezagos y brechas en el desarrollo del país frente a otras regiones.

De acuerdo con el informe del World Economic Forum, “The Global Competitiveness Report 2010-2011” el sector de infraestructura recibió una calificación de 3.59 en una escala de 7, y el país quedó en el puesto 79 dentro de los 133 países analizados, registrando una mejora frente al 2007, cuando ocupó el puesto 86. Sin embargo, al analizar los pilares que se tienen en cuenta para determinar los requerimientos básicos en materia de competitividad, refleja uno de los peores desempeños del país es este sector. De hecho, y como lo muestra la gráfica 1, la puntuación es inferior a la de la región latinoamericana.

Actualmente la inversión en infraestructura de transporte llega al 1.8% del PIB, cifra similar al promedio de inversión en la región. Sin embargo, vale la pena mencionar que otras economías emergentes como India y China invierten cerca del 10% del PIB en este tema⁵.

El bajo desarrollo técnico en infraestructura colombiana ha generado altos costos en materia logística, especialmente para los participantes del comercio exterior. “Se estima que en Colombia el 18,6% de la venta de un pro-

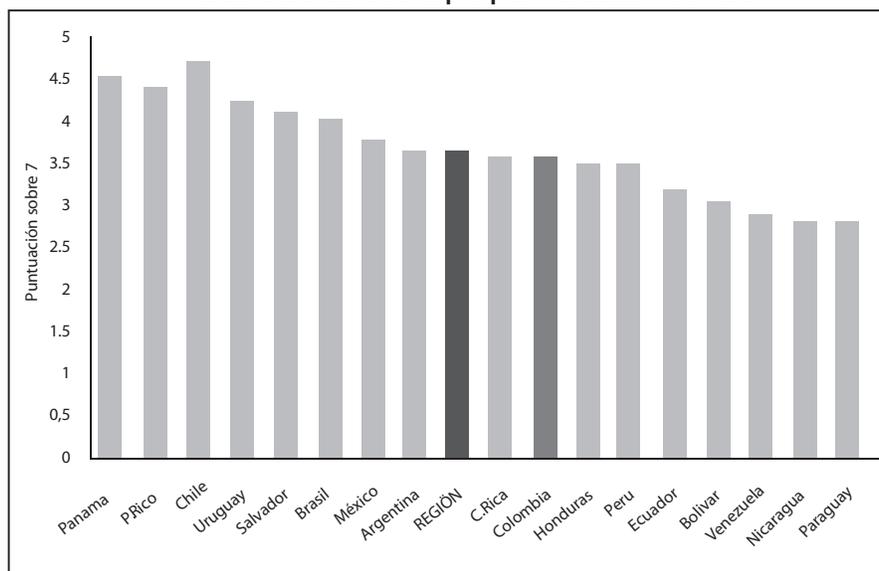
ducto corresponde a costos logísticos, es decir un 4,7% por encima del promedio de la región andina”⁶

Uno de los principales problemas que ha enfrentado el sector es la carencia de un proyecto de planeación a mediano y a largo plazo; el último plan maestro de transporte realizado en el país fue a principios de la década de los 90s, de aquí la importancia de desarrollar un nuevo plan.

¿Qué propone entonces el Plan Nacional de Desarrollo?

En términos de infraestructura el Plan Nacional de Desarrollo para el periodo 2010-2014, se apoya en el Plan Maestro de Transporte 2010-2032. EL PND incluye la creación de infraestructuras logísticas especializadas, pretende organizar y focalizar el desarrollo de este tipo de plataformas adquiriendo y concesionando los terrenos críticos y estratégicos donde debe fomentarse la inversión privada. Esto puede solucionar el actual desorden que se presenta con la construcción privada de proyectos inmobiliarios desarticulados y antitécnicos, que vienen promocionándose en varias regiones de Colombia como supuestas plataformas logísticas.

Gráfica 1 Puntuación por país en Infraestructura



» Una infraestructura adecuada genera beneficios para el sector asegurador, los principales seguros beneficiados son los seguros de cumplimiento y de transporte.

Fuente: Global Competitiveness Report 2010-2011

También incluye la creación del Comité Nacional de Logística para coordinar e implementar de manera integral los estudios y la planeación requerida para el desarrollo de soluciones logísticas eficientes en las distintas regiones del país. En general y dado que busca aumentar la competitividad, el PND incluye políticas que pretenden favorecer la intermodalidad a través de corredores de transporte terrestre, férreo y fluvial, como, evaluar los mecanismos alternativos para la financiación de nuestra infraestructura en el país.

Dentro de las metas propuestas esta la disminución en el costo de exportación/importación de los contenedores, el aumento en la carga movilizada en cada uno de los medios de transporte, la construcción de grandes proyectos de conectividad (red vial que permita una conexión mayor entre las diferentes ciudades del país), inversión en seguridad vial y una mayor eficiencia en los procesos y requisitos aduaneros, de manera que se pueda reducir el tiempo y aumentar la eficiencia del proceso.

En términos generales estos proyectos podrían ser de gran beneficio para el sector asegurador, pues su consolidación ayudaría a incentivar la inversión en el país y el comercio exterior, generando más y mejores clientes para el ramo de seguros de transporte.



Consolidación de empresas formales

Dado que el PND busca que el transporte terrestre automotor de carga en Colombia se convierta en un sector de clase mundial, se promoverá la formalización de las empresas de transporte. Es así, como se buscará incentivar la asociación de empresas de transporte de carga ferroviaria, por carretera, fluvial y marítimo, para que migren de un esquema empresarial monomodal e independiente, a uno integrado y que promueva la intermodalidad. Lo anterior puede contribuir a la generación de economías de escala optimas en el transporte, lo que redundará en menores costos, más eficiencia y a la postre mayor competitividad.

Adicionalmente, se tomarán medidas para modificar las barreras de entrada a la prestación del servicio, que incluirán la revisión de los requisitos de capital o patrimonio necesarios para la habilitación de empresas formales, bajo los principios de la política sectorial. Vale la pena mencionar que actualmente estas barreras de entrada “son de papel” y no se están teniendo en cuenta. En este sentido el Gobierno debería velar porque los prestadores muestren cierta idoneidad y solidez financiera, más aún si se tiene en cuenta que se trata de un servicio público esencial.

Marco Regulatorio

Con el objetivo de mejorar y hacer más eficiente el sector, se revisarán y actualizarán sus disposiciones normativas, y se hará un rediseño organizacional de sus instituciones. En general, se propone la formulación y adopción de políticas de regulación para todos los modos de transporte; hoy en día existen vacíos, por ejemplo, en lo que tiene que ver con el transporte fluvial.

En cuanto a las instituciones, se mejorará la supervisión con el fortalecimiento de la Superpuertos, a la vez que con la reestructuración del INCO hacia un esquema de banca

de inversión (Agencia Nacional de Infraestructura) se mejorará la estructuración y financiación de proyectos viales.

Finalmente, en el PND se incluyó el desmonte gradual de la tabla de fletes. Sin embargo, recientemente el Ministerio tomó la decisión de desmontarla totalmente. La tabla de fletes se constituyó en un señal equivocada de precios, que durante más de 12 años fomentó la informalidad en el sector transportador colombiano, lo que repercutió en la calidad del servicio, y por ende, en esquemas inadecuados de gestión de riesgo. La libertad de fletes propiciará la formación de economías de escala, que fortalecerá la estructura empresarial e incrementará la cultura y el presupuesto de aseguramiento en el sector transportador. Pero lo más importante es que la competencia generará incentivos de eficiencia, con lo cual se beneficiará toda la economía, la seguridad vial y el medio ambiente.

Comentarios Finales

Aunque en el PND se menciona explícitamente la necesidad de mejorar la institucionalidad, en casos concretos como la reestructuración de la Superpuertos y el INCO

no se propuso la creación de una Comisión Reguladora del Transporte como un ente técnico y apolítico, que puede imprimirle mayor objetividad y sostenibilidad a la regulación del sector.

En relación con la renovación del parque automotor, requisito fundamental para la disminución de costos y la protección ambiental, no se propone nada concreto. Por último, y en referente a la regulación de operaciones logísticas, el PND propone regular integralmente todos los modos pero no se pronuncia sobre los operadores logísticos, quienes son responsables de una porción cada vez mayor de las operaciones.

En conclusión, el Plan Nacional de Desarrollo, en términos generales, plantea soluciones acertadas y necesarias en el corto y mediano plazo. Lo anterior, sin embargo es insuficiente si no se adopta una estrategia de planificación e inversiones de largo plazo. Es fundamental evaluar el alcance y profundidad del reciente Plan Maestro de Transporte, que deberá ser un insumo y un marco de política pública para los futuros planes de desarrollo. Solo así, Colombia ascenderá en el ranking de logística y competitividad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1- Cifra tomada del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014.
- 2+Cárdenas M., A. Escobar y C. Gu-tiérrez, La Contribución de la Infra-estructura a la Actividad Económica en Colombia. 1950-1994, Ensayos sobre Política Económica, Vol. 28, 1994, p. 178.
- 3- Vale la pena mencionar que una adecuada infraestructura puede tener un impacto positivo en otros ramos de seguros de daños como el SOAT, el ramo de automóviles, y el de seguros de crédito entre otros.
- 4- Colombia tiene menos vías pavimentadas por kilómetro cuadrado que la mayoría de países de la región cono sur. Por tal razón, se asume un costo por kilómetro para transportar mercancías, demasiado alto frente al promedio regional. Tomado de documentos de política pública: Los aportes de la academia. – Montezuma 2008.
- 5- De hecho, Chile invierte cerca del 6% del PIB en proyectos de infraestructura. Tomado de: <http://estrategiaynegocios.net/mundo/Default.aspx?option=9525>. Entrevista a Norman F. Anderson, Presidente y CEO de CG / LA.
- 6- Banco mundial, Infraestructura logística y calidad para la competitividad de Colombia. Department of Finance, Private Sector and In-frastructure, Latin America Region. 2006.