

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Alejandro González

Agosto 11 de 2011

Transporte de carga y desarrollo logístico: los desafíos de la supervisión

Hemos venido mencionando que el “talón de Aquiles” de la economía colombiana está en su carencia de adecuada infraestructura de transporte. Prácticamente perdimos ocho años (2002-2010), al no haber adelantado diligentemente la llamada “agenda interna”. Para colmo de males, se nos vinieron encima las obligaciones de apertura comercial (en ambas vías de exportaciones-importaciones). La Administración Santos sabe bien lo que esto significa y está focalizada en romper el cuello de botella, no sólo a nivel vial, sino fluvial, marítimo y aéreo.

La tarea no luce nada fácil, pues este sector continúa dominado por relaciones económicas complicadas que tienden a impedir la reducción efectiva de los sobre costos. Por ejemplo, la reciente abolición de la tabla mínima de fletes difícilmente se traducirá en una reducción de costos si no se incrementa la oferta de servicios de carga y se mejoran rápidamente los corredores viales (ver *Comentario Económico del Día* 21 de julio de 2011).

El Ministerio de Transporte tiene claro que debe superarse rápidamente el grave problema de informalidad en la prestación del servicio de carga, lo cual redundará en una modernización y abaratamiento del sector. Aunque la información es bastante precaria, el Ministerio ha estimado que anualmente un 18.8% del total (30 millones de toneladas) se moviliza de manera informal (sin el cumplimiento pleno de los requisitos), mientras que, si bien el restante (que presenta el Manifiesto Electrónico de Carga) es sujeto de retención en la fuente, muy probablemente no paga impuesto de renta a pesar de que sus niveles de patrimonio se lo exigen. Esto le drena al torrente legal cerca de unos \$13 billones (2.4% del PIB). Todo ello se refleja en abundancia de vehículos “piratas”, conductores sin apropiados contratos de trabajo, sin seguridad social y hasta sin lugares apropiados para descansar en el propio puerto de Buenaventura. ¿Sabía usted que la edad promedio del parque automotor del país raya en los 22 años? Bueno, éstos son los mismos camiones que consumen combustibles en exceso, contaminan en exceso y terminan en los precipicios por excesos (...incluyendo de velocidad).

Continúa

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Alejandro González

Claramente la solución no está en nuevas leyes, sino en hacer cumplir las existentes, apretando la regulación, la supervisión y las sanciones para quienes las incumplan. Por ejemplo, el Decreto 2044 de 1998 asigna la responsabilidad del transporte (organización y adecuados seguros) a empresas especializadas en este tipo de servicios. Así, su contratación debería “cumplir con toda la ley” (ver gráfico adjunto). La falla está en haber abierto el boquete de la subcontratación, dando pie a la “gran avenida” de lo informal. El hecho más sobresaliente ha sido la inoperancia del fondo de reposición y la elevada longevidad del parque automotor.

El artículo 94 del Plan Nacional de Desarrollo (Ley 1450 de 2011) vuelve sobre la idea de crear el fondo, alimentándose del Presupuesto Nacional, para dar asistencia técnica, legal, financiera y gerencial. El Decreto 173 de 2001 ya establecía normas financieras para la constitución de las empresas de transporte, exigiéndoles capital y aseguramiento apropiados, luego la novedad no puede estar en ello, sino en hacer cumplir las reglamentaciones y en endurecer los requerimientos del caso. Lograr una buena dinámica de chatarrización requiere crear y capitalizar a las grandes empresas de transporte, como ocurre en el mundo desarrollado (¿Han visto a *Greyhound*? ¡Ella no se nutre de conductores informales!).

El éxito de la política de desarrollo logístico pasa por el fortalecimiento de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Ya existe la tecnología para lograrlo, usando las herramientas tipo RUNT, RNDTC, etc. El Manifiesto Electrónico de Carga tiene que ser el pivote hacia la formalización del sector (Decreto 2092 de 2011) y hacia las ganancias en productividad. Teóricamente, estos mecanismos de control electrónico están en capacidad de reducir los tiempos muertos y lograr que las horas de espera, carga y descarga bajen de la increíble cifra de 41 horas en la actualidad a tan sólo 18 en la ruta Bogotá-Buenaventura.

