

Evolución histórica del sector transportador de carga terrestre carretero en Colombia 2005 – 2013, perspectivas frente a la infraestructura²¹

Jorge Hernán López Martínez²²

Colombia

Resumen

Este artículo ofrece una visión general del sector transportador de carga terrestre carretero en Colombia, y de sus perspectivas en el corto, mediano y largo plazo. Se realiza un recorrido por los siguientes temas relativos al sector de transporte de carga en el país: aspectos macroeconómicos del sector, problemática actual del transporte de carga por carretera, los diferentes actores de la cadena productiva, inversión nacional y extranjera en infraestructura y en el sector transportador, políticas y normatividad estatal respecto a infraestructura y al transporte de carga, expectativas de las entidades gremiales, y finalmente las conclusiones generales del artículo.

Palabras clave: Logística, encadenamiento, infraestructura, globalización, competitividad, licitaciones, tablas de fletes, justo a tiempo, gremios, reposición vehicular, economías de escala, operadores logísticos.

²¹ Este artículo es producto del proyecto de investigación: “Oportunidades de negocios en el sector transportador de carga terrestre, desde la cadena hacia atrás y delante de la oferta exportable en Colombia. Código 7-000005”, financiado por la Dirección de Investigaciones de la Universidad Autónoma Latinoamericana –UNAU– Medellín, ejecutado por el Grupo de investigación en Contabilidad y Organizaciones (GICOR), registrado en Colciencias.

²² Profesor Universidad Autónoma Latinoamericana (Colombia). Email: jorge.lopez@unaula.edu.co.

Recibido: 05/12/2014 - Versión final aceptada: 27/04/2015

Abstract

This article offers a general overview of the overland cargo transportation industry on roads in Colombia, and its perspectives in the short, medium and long term. The following aspects related to the cargo transportation industry in the country are covered: the industry's macroeconomical aspects, current issues on overland cargo transportation on roads, different participants of the chain of production, national and foreign investment on infrastructure and the transportation industry, state policies and regulations regarding infrastructure and cargo transportation, expectations from union entities, and finally, the general conclusions of the article.

Key words: Logistics, concatenation, infrastructure, globalization, competitiveness, bids, freight chart, just in time, unions, spare vehicle, scale economies, logistic operators.

Introducción

Actualmente, Colombia atraviesa una coyuntura importante en el desarrollo de su infraestructura, y en la evolución del sector de transporte de carga terrestre carretero. Este artículo expone el panorama actual y las perspectivas generales del sector; inicialmente, hace énfasis en la contribución del sector de transporte de carga carretero a diferentes variables e indicadores macroeconómicos nacionales.

Luego se consideran las principales problemáticas que afronta actualmente el sector, dentro de las que se destaca el atraso y deficiencias de la infraestructura vial nacional; luego se describen las características de los diferentes actores que participan en la cadena productiva; se muestra cuál ha sido el papel que ha cumplido el gobierno en cuanto a normatividad y políticas relativas al sector; también se describe el desarrollo de las cuatro generaciones de concesiones viales desarrollados en el país, luego las expectativas de las entidades gremiales de la infraestructura y del sector transportador, y al cierre del artículo las conclusiones.

Respecto a los aspectos macroeconómicos se exponen los siguientes: cuál ha sido la contribución del sector de transporte de carga carretero al producto interno bruto (PIB) del país entre los años 2002 y

2013, y la evolución del sector en este período. Se presenta la inversión pública en el sector carretero, y su desarrollo creciente. Luego se analiza un indicador muy relevante del sector, como lo es el índice de costos del transporte de carga por carretera (ICTC), que mide la evolución de los costos de los bienes y servicios demandados por los vehículos de carga; se presenta la evolución del indicador desde el mismo año de su implementación, 2009.

Finalmente, se incluye dentro de los aspectos macroeconómicos, el comportamiento histórico de la movilización de carga del sector carretero entre los años 2000 y 2013. También se muestra la tendencia histórica de su participación respecto al total de los sistemas de transporte, la cual históricamente ha sido dominante.

Con relación a la actual problemática del sector transportador, inicialmente se citan dos importantes informes del contexto mundial, como son: los informes anuales de competitividad presentados en el marco de los Foros Económicos Mundiales entre 2010 y 2015, y las cifras del índice de desempeño logístico del Banco Mundial en el período 2010-2014.

Ambos indicadores revelan el ostensible retraso de Colombia en materia de competitividad, y evidencian el rezago del país tanto a nivel de su infraestructura general, como del sector de transporte de carga terrestre carretero. También se presentan otros hechos que evidencian la problemática del sector transportador como son: los altos costos de logística, un parque automotor obsoleto, la deficiente infraestructura vial, la falta de políticas acertadas y suficiente normatividad del estado, y la gran atomización de los diferentes actores que participan en el negocio.

En el capítulo que hace referencia a los diferentes actores que intervienen en la cadena productiva del servicio de transporte carretero, se relacionan las características que distinguen a cada uno de ellos, y se describen las variables que influyen en las actividades desarrolladas por dichos actores. Finalmente, se describen las malas prácticas utilizadas por los diferentes eslabones de la cadena, con base en un estudio del Ministerio del Transporte.

En el capítulo relativo a las políticas y normatividad del estado sobre infraestructura y transporte de carga, se hace referencia a la ley de las asociaciones público privadas, la cual introduce un nuevo modelo de

contratación, que reemplaza el modelo tradicional de la obra pública, en el que el estado asumía toda la carga financiera, y que incluía la figura de los anticipos. También se relaciona la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que reemplazó al antiguo Instituto Nacional de Concesiones (INCO); se describe el nuevo Sistema de Información de Costos Eficientes (SICE), y la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

En el apartado relativo a la inversión nacional y extranjera en infraestructura y en el sector transportador, se presentan inicialmente cifras del Foro Económico Mundial, en las cuales se evidencian los atrasos del país en el sector de la infraestructura. Luego se presentan los antecedentes históricos del desarrollo de la infraestructura vial en Colombia, específicamente las cuatro generaciones de concesiones viales, las cuales se constituyen en el marco general de la historia de la infraestructura vial en Colombia. Finalmente, se muestran las perspectivas acerca del futuro de los nuevos proyectos viales; se describe lo relativo a su financiación, tanto en la fase de la construcción de las nuevas vías, como en la fase de operación y mantenimiento de las mismas.

El último capítulo plantea las conclusiones del artículo, pero antes se describen las expectativas de algunos gremios, tanto del sector de la infraestructura a nivel general, como del sector transportador. Se puntualizan las problemáticas planteadas por estas agremiaciones, y cómo ellas se han venido fortaleciendo a través de nuevas alianzas estratégicas; también se plantean las nuevas perspectivas que ellas visualizan para este sector.

Aspectos macroeconómicos

Participación del PIB del sector servicios de transporte respecto al PIB nacional

La infraestructura de los servicios de transporte puede ser tratada desde diferentes perspectivas; una de ellas, es evaluar la contribución del sector al conjunto de la economía nacional. En este capítulo se analizarán los indicadores generales del sector de servicios de transporte y los particulares del subsector de transporte de carga terrestre.

La importancia del sector transporte en sus diferentes modalidades para la economía nacional, se desprende de su factor multiplicador y su incidencia en los demás sectores de la economía. Esto se deriva del hecho de que la gran mayoría de los productores hacen uso del servicio de transporte en alguna de las etapas de sus procesos de producción o de comercialización. Las variables implícitas en la prestación de este servicio de transporte y sus efectos, incidirán en forma determinante en la competitividad de los productos nacionales. La cuantificación de la importancia e incidencia de estos servicios de transporte, se puede evaluar a través de la evolución de las cifras del PIB.

Al observar la tabla 1.A, se puede concluir que el subsector de transporte carretero siempre ha mantenido una participación porcentual de más del 70% respecto al total de los servicios de transporte, entre los años 2002 y 2013; incluso con una leve disminución en los últimos años. Al analizar la tabla 1.B se observa como el PIB de los servicios de transporte tradicionalmente ha tenido una participación muy estable (entre el 4,2% y el 4,3% anual), respecto al PIB nacional en el período 2002–2013.

Al evaluar la evolución de las tasas de crecimiento del PIB nacional y del PIB del subsector de transporte de carga por vía terrestre (ver tabla 2), en general, se advierte un mayor incremento en las tasas del PIB nacional, a excepción de lo ocurrido en los años 2005, 2007 y 2010, en los cuales son superiores las tasas de crecimiento del transporte de carga por motivos coyunturales.

El mayor crecimiento del PIB nacional, muestra que existe un rezago en la producción del sector de carga, respecto al crecimiento general de la economía. Lo anterior debido a diferentes problemas que tradicionalmente han afectado al sector, tales como: obsolescencia del parque automotor, ineficiencias en la prestación del servicio, deficiente infraestructura vial, etc.

Tabla 1.A. Participación porcentual de diferentes servicios de transporte,
respecto al total de servicios de transporte

Año	PIB Nacional	PIB Servicios de Transporte							
		Total	Variación (%)	Transporte terrestre	Participación (%)	Transporte aéreo	Participación (%)	Transporte complementario y auxiliares	Participación (%)
2002	296.789	12.365	2,00	9.377	75,84%	1.193	9,65%	1.795	14,52%
2003	308.418	13.009	5,21	9.861	75,80%	1.235	9,49%	1.913	14,71%
2004	324.866	13.934	7,11	10.505	75,39%	1.337	9,60%	2.092	15,01%
2005	340.156	14.834	6,46	11.264	75,93%	1.348	9,09%	2.222	14,98%
2006	362.938	15.757	6,22	11.751	74,58%	1.565	9,93%	2.441	15,49%
2007	387.983	16.846	6,91	12.646	75,07%	1.587	9,42%	2.613	15,51%
2008	401.744	17.262	2,47	12.895	74,70%	1.591	9,22%	2.776	16,08%
2009	408.379	17.042	-1,27	12.789	75,04%	1.648	9,67%	2.605	15,29%
2010	424.599	17.993	5,58	13.402	74,48%	1.861	10,34%	2.730	15,17%
2011	452.578	19.244	6,95	13.989	72,69%	2.150	11,17%	3.105	16,13%
2012 P	470.903	21.165	4,79	14.664	72,72%	2.288	11,35%	3.213	15,93%
2013 Pr	492.932	20.862	3,46	14.924	71,54%	2.540	12,18%	3.398	16,29%

Miles de millones de pesos

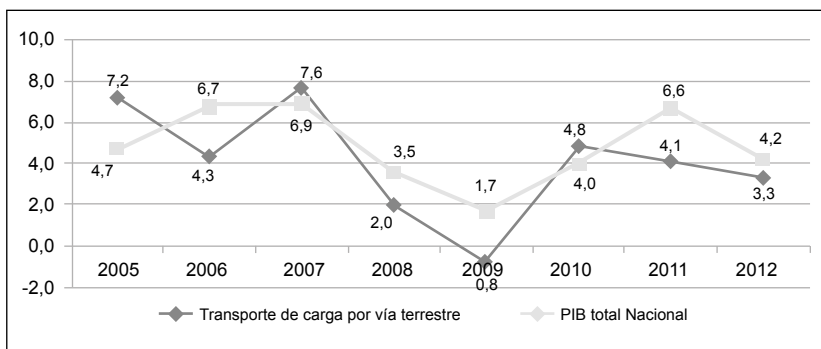
Fuente: Ministerio del Transporte (2013)

Tabla 1.B. Participación porcentual del PIB servicios de transporte respecto al PIB nacional

Año	PIB Nacional	PIB Transportes	% Participación
2002	296.789	12.365	4,2%
2003	308.418	13.009	4,2%
2004	324.866	13.934	4,3%
2005	340.156	14.834	4,4%
2006	362.938	15.757	4,3%
2007	387.983	16.846	4,3%
2008	401.744	17.262	4,3%
2009	408.379	17.042	4,2%
2010	424.599	17.993	4,2%
2011	452.578	19.244	4,3%
2012	470.903	20.165	4,3%
2013	492.932	20.862	4,2%

Fuente: Elaboración propia, a partir de información del Ministerio de Transporte (2013)

Tabla 2. Evolución de tasas de crecimiento del PIB de servicios transporte de carga y el PIB Nacional



Fuente: Caicedo (2013) a partir del DANE

Sin embargo, en ambas variables se observa una tendencia decreciente entre los años 2007 y 2009, período en el cual ambos indicadores muestran sus cifras más bajas, y el cual coincide con las crisis en las economías nacional e internacional de diferentes sectores económicos. Después de 2009 los indicadores se reactivan nuevamente. Durante 2010 los sectores económicos con mayores variaciones positivas fueron: minas y canteras 11,1%, comercio 6%, industria manufacturera 4,9%, **transporte**, almacenamiento y comunicaciones 4,8%. (Ministerio de Transporte, 2011).

La participación del sector transporte respecto al PIB Nacional del año 2010 fue del 4,26%, siendo el transporte por carretera el subsector más representativo, dentro de los servicios de transporte con un 76%. Los servicios de transporte terrestre en ese año 2010, marcan una diferencia con relación con los años anteriores después del 2007, en los cuales se había dado una variación negativa, debido a la recesión económica mundial en ese período. (Ministerio de Transporte, 2011).

El incremento del PIB nacional del 2011 para la economía colombiana fue el más alto de los últimos tres períodos; este incremento fue promovido en un 15.9% por los equipos de transporte. Durante ese año, del total de los vehículos vendidos, el segmento que mayor crecimiento tuvo fue el de vehículos de carga con un 41,5%; el cual estuvo muy jalonado por la demanda del sector de hidrocarburos, especialmente del petrolero. (Factor dinero, 2012).

Inversión pública en el sector carretero

En los últimos años se ha observado una tendencia creciente hacia una mayor inversión del Estado en el subsector carretero. Em efecto, se ha percibido una mayor conciencia en los dos últimos gobiernos para mejorar la infraestructura vial nacional, pues reconocen que es una de las estrategias para incrementar la competitividad del país, y lograr mayor participación en los mercados internacionales.

De nada sirve que Colombia se comprometa con tratados de libre comercio con diversos países, cuando históricamente ha carecido de

una infraestructura vial y de transporte que permita responder a esas necesidades. Como consecuencia de lo anterior, se dan hechos tan absurdos como el que sea más barato exportar un container desde Buenaventura hasta el Japón o la China, que transportarlo de Medellín a Buenaventura (El Tiempo, 2005).

En las tablas 3 y 4 que describen la inversión pública (tanto en millones de pesos, como en porcentajes), en los diferentes sistemas de transporte entre los años 2007 y el 2013; el transporte carretero es el que presenta mayores apropiaciones de recursos, especialmente a partir del año 2011. Se puede evidenciar como la inversión pública en el sector vial, en general muestra niveles de asignación por encima del 80%, con apropiaciones del 85%, el 88% y el 89% para los años: 2011, 2012 y 2013. Esta tendencia ha sido creciente desde el 2011, pues el último gobierno tiene ya comprometidos recursos cercanos a los cincuenta billones para el desarrollo de las llamadas autopistas de cuarta generación durante los próximos seis años.

Lo anterior se puede corroborar al repasar el Plan Nacional de Desarrollo 2010–2014, en el cual se reconocen los esfuerzos del gobierno por impulsar el sector de infraestructura del transporte, como una de las locomotoras estratégicas de crecimiento de la economía nacional. La estrategia oficial se soporta en las siguientes razones: el sector transporte es un gran generador de empleo, dinamiza la economía por su encadenamiento con otras actividades, fortalece la competitividad en los mercados internacionales y favorece el precio de venta final de los bienes y servicios, (COMPES 3761, 2013).

A partir de esta concepción, los dos últimos gobiernos vienen desarrollado el Programa de Concesiones Viales de Cuarta Generación, el cual según Luis Fernando Andrade, (Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI), “constituye el programa de obras más importante en la historia del país, y que sin duda llevará a Colombia a mejorar su competitividad y su prosperidad” (ANI 2012).

Tabla 3 Inversión pública en el sector transporte

Año	Ítem	Carretero	Férreo	Fluvial	Aéreo	Marítimo	Otros*	Total
2007	Apropiación	3.138.583	8.218	100.964	151.134	90.508	42.934	3.532.242
	Compromisos	3.051.551	4.925	100.618	138.988	88.269	40.257	3.424.609
	Pagos	2.200.072	4.795	94.668	97.092	54.257	37.245	2.488.129
2008	Apropiación	2.167.211	54.251	75.064	224.133	41.580	95.516	2.657.755
	Compromisos	2.128.489	50.339	74.947	212.542	40.863	90.411	2.597.590
	Pagos	1.633.756	45.314	65.419	108.872	25.832	69.038	1.948.230
2009	Apropiación	3.240.579	140.151	48.258	258.110	23.117	231.761	3.941.978
	Compromisos	3.202.069	23.613	46.917	249.128	23.116	205.807	3.750.650
	Obligaciones	2.922.092	23.125	41.257	178.370	11.168	177.824	3.353.835
2010	Pagos	2.326.118	23.019	35.623	165.007	10.967	145.502	2.706.235
	Apropiación	3.182.526	222.996	37.680	275.611	25.583	359.334	4.103.729
	Compromisos	3.104.184	32.866	32.980	263.263	25.577	291.647	3.750.518
	Obligaciones	2.493.082	31.556	28.608	184.671	14.866	264.117	3.016.899
	Pagos	2.145.886	31.096	28.608	176.461	14.783	209.038	2.605.872

Tabla 3 Inversión pública en el sector transporte (continuación)

Año	Ítem	Carretero	Férreo	Fluvial	Aéreo	Marítimo	Otros*	Total
2011	Apropiación	4.373.955	60.810	82.289	234.312	95.473	343.071	5.189.909
	Compromisos	4.252.609	37.163	74.154	227.447	23.064	310.046	4.924.482
	Obligaciones	3.771.080	36.752	64.100	123.744	10.472	210.692	4.216.839
	Pagos	3.236.955	36.613	57.704	92.346	5.912	100.207	3.529.738
2012	Apropiación	6.896.995	99.903	55.710	342.543	11.742	431.481	7.838.374
	Compromisos	6.774.092	43.734	49.643	299.256	3.653	273.662	7.444.038
	Obligaciones	6.191.474	41.820	39.389	246.002	1.325	185.010	6.705.021
	Pagos	5.096.578	36.313	38.466	144.432	0	119.726	5.435.515
2013	Apropiación	7.052.265	61.372	79.671	431.617	80.000	247.845	7.952.771
	Compromisos	7.030.133	61.348	79.346	406.933	75.741	217.355	7.870.856
	Obligaciones	6.553.736	34.710	75.896	393.984	73.454	195.398	7.327.178
	Pagos	5.019.815	18.680	62.636	182.947	31.289	104.977	5.420.344

Millones de pesos constantes 2013

Tabla 4. Porcentaje de inversión pública en el sector transporte

Año	Ítem	Carretero	Férreo	Fluvial	Aéreo	Marítimo	Otros*	Total
2007	Apropiación	88,86	0,23	2,86	4,28	2,56	1,21	100,00
	Compromisos	89,11	0,14	2,94	4,06	2,58	1,18	100,00
	Pagos	88,42	0,19	3,80	3,90	2,18	1,50	100,00
2008	Apropiación	81,54	2,04	2,82	8,43	1,56	3,58	100,00
	Compromisos	81,94	1,94	2,89	8,18	1,57	3,48	100,00
	Pagos	83,86	2,33	3,36	5,59	1,33	3,54	100,00
2009	Apropiación	82,21	3,56	1,22	6,55	0,59	5,88	100,00
	Compromisos	85,37	0,63	1,25	6,64	0,62	5,49	100,00
	Obligaciones	87,13	0,69	1,23	5,32	0,33	5,30	100,00
	Pagos	85,95	0,85	1,32	6,10	0,41	5,38	100,00
2010	Apropiación	77,55	5,43	0,92	6,72	0,62	8,76	100,00
	Compromisos	82,77	0,88	0,88	7,02	0,68	7,78	100,00
	Obligaciones	82,64	1,05	0,95	6,12	0,49	8,75	100,00
	Pagos	82,35	1,19	1,10	6,77	0,57	8,02	100,00

Tabla 4. Porcentaje de inversión pública en el sector transporte (continuación)

Año	Ítem	Carretero	Férreo	Fluvial	Aéreo	Marítimo	Otros*	Total
2011	Apropiación	84,28	1,17	1,59	4,51	1,84	6,61	100,00
	Compromisos	86,36	0,75	1,51	4,62	0,47	3,60	100,00
	Obligaciones	89,43	0,87	1,52	2,93	0,25	5,00	100,00
	Pagos	91,71	1,04	1,63	2,62	0,17	2,84	100,00
2012	Apropiación	87,99	1,27	0,71	4,37	0,15	5,50	100,00
	Compromisos	91,00	0,59	0,67	4,02	0,05	3,68	100,00
	Obligaciones	92,34	0,62	0,59	3,67	0,02	2,76	100,00
	Pagos	93,76	0,67	0,71	2,66	0,00	2,20	100,00
2013	Apropiación	88,68	0,77	1,00	5,43	1,01	3,12	100,00
	Compromisos	89,32	0,78	1,01	5,17	0,96	2,76	100,00
	Obligaciones	89,44	0,47	1,04	5,38	1,00	2,67	100,00
	Pagos	92,61	0,37	1,16	3,38	0,58	1,94	100,00

Fuente: Ministerio de Transporte (2015)

Este programa de infraestructura vial contiene más de cuarenta concesiones con inversiones alrededor de \$48 billones, financiados entre el Estado y el sector privado, con una generación de más de 180.000 empleos directos, y con un impacto en el PIB de 1,5% durante los años de construcción. Está orientado a consolidar la red vial nacional, apoyado en novedosas herramientas, de las cuales las más destacadas son las llamadas asociaciones público privadas, que permitirán optimizar el uso de recursos del sector público y canalizar eficientemente las inversiones del sector privado (ANI, 2012).

Respecto a la participación del sector transporte en el Plan Nacional de Desarrollo 2010–2014, este Plan contemplaba que para lograr tasas de crecimiento sostenidas del PIB Nacional, es imperativo la dinamización de determinados “sectores económicos locomotoras”, los cuales tendrían un impacto determinante en el crecimiento económico y en la generación de empleo. Precisamente el sector transporte, ocupó el tercer ítem dentro de las llamadas “locomotoras” (Caicedo, 2013).

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2010–2014, el sector transporte ha sido valorado y destacado en la siguiente forma: “La identificación de la infraestructura de transporte como locomotora estratégica de crecimiento, es un reflejo de nuestra obligación y deuda con la población y el sector productivo. El impulso a la locomotora del transporte no sólo genera empleo, dinamiza la economía y fortalece la competitividad del sector productivo en los mercados internacionales, sino que también mejora la disponibilidad, calidad, y precio de los bienes y servicios que consume la población. Al disminuir los costos de transporte, se reducen los precios de los alimentos y bienes básicos, generando de esta manera un impacto social y regional de gran importancia” (Caicedo, 2013).

También cabe agregar respecto a la financiación pública, que el 60% de los dineros del Sistema Nacional de Regalías, están destinados a financiar ciento diez y seis proyectos en todos los sectores. De este total, el 90% está dirigido a financiar la construcción y mantenimiento de las vías secundarias y terciarias de las diferentes regiones, las cuales corresponden a 90.000 y 140.000 kilómetros respectivamente (Dinero, 2012).

Según Sergio Clavijo, presidente de la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (ANIF), es contradictorio que mientras Colombia

alcanza un nivel histórico de \$9,1 billones en regalías, todavía mantenga un rezago tan amplio en la infraestructura nacional. Al criticar la destinación de una parte de los recursos del Sistema Nacional de Garantías al Fondo de Ahorro y Estabilización, destaca que lo prioritario para el país hoy es invertir en infraestructura, y no tanto en el ahorro (Dinero, 2012).

Índice de costos de transporte de carga por carretera (ICTC):

Es un indicador especializado del sector carretero, que facilita los procesos de toma de decisiones, tanto de las empresas privadas como del Estado; mide la variación promedio mensual de costos de la canasta representativa de bienes y servicios requeridos por los vehículos de carga por carretera, y es publicado trimestralmente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) desde el año 2009. Este índice surgió como un instrumento para llegar a unos acuerdos en los diálogos entre el gobierno y los gremios del transporte, respecto a diferentes problemáticas del transporte, especialmente en materia de fletes, (DANE, s.f.).

Este indicador permite desagregar los diferentes tipos de insumos que lo componen, y analizar la evolución del comportamiento de cada uno de ellos. Adicionalmente, mantiene actualizada la estructura de costos operativos del transporte de carga por carretera, y sirve de guía para establecer las condiciones económicas de los contratos que se realizan en este sector. Su creación estuvo inspirada en el documento de política sectorial CONPES 3489 del año 2007, (DANE, s.f.).

En la tabla 5 se puede observar la variación trimestral del índice de costos de transporte de carga por carretera (ICTC) desde el año 2009. Durante el año 2010 el incremento del ICTC fue de 4,91%, a diferencia del 2009 cuando se presentó una disminución de 1,68%. En el 2010 el índice de mayor incidencia fue el de los combustibles, con un aumento anual del 15,3%; el único grupo de costo que presentó disminución fue el de partes y servicios de mantenimiento con un 1,22% anual. Durante el año 2011 el ICTC también tuvo un comportamiento positivo del 5,34% anual.

Tabla 5. Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera (ICTC)

Años	Variación primer trimestre %			Variación segundo trimestre %			Variación tercer trimestre %			Variación cuarto trimestre %		
	Trimestral	Año corrido	Doce meses	Trimestral	Año corrido	Doce meses	Trimestral	Año corrido	Doce meses	Trimestral	Año corrido	Doce meses
2009	0,79	0,79	--	-2,28	-1,51	--	-0,20	-1,71	--	0,03	-1,68	--
2010	1,32	1,32	-1,16	0,99	2,33	2,15	1,17	3,52	3,55	1,34	4,91	4,91
2011	2,11	2,11	5,72	1,40	3,53	6,14	0,09	3,63	5,02	1,65	5,34	5,34
2012	2,48	2,48	5,72	-0,33	2,13	3,92	0,15	2,29	3,98	0,50	2,80	2,80

Fuente: Caicedo (2013), a partir del DANE

Desde el cuarto trimestre del 2009 este índice se incrementó en un promedio trimestral del 1,4%; esta tendencia trimestral positiva continuó hasta el primer trimestre del 2012, cuando alcanzó un máximo de 2,48%. En el segundo trimestre del 2012 el ICTC tuvo una variación negativa del 0,33%, la tasa más baja desde el año 2009 (Ministerio de Transporte, 2011).

Cabe destacar que la variación trimestral del ICTC se explica fundamentalmente por el comportamiento de los combustibles; por ejemplo para el tercer trimestre de 2012, el grupo gasolina aportó 0,33 puntos porcentuales a la variación trimestral (Andi, 2012).

Movilización de carga

El nivel de desarrollo de un país, se refleja en buena medida en la movilización de su carga. La evolución histórica de la participación del sector de transporte terrestre de carga, con relación al total de carga nacional, se evidencia en la tabla 6; ésta nos permite concluir, que el modo de transporte de carga más representativo y de mayor participación en Colombia es el transporte de carga por carretera. Históricamente esta modalidad de transporte, en general ha tenido una participación superior al 70% del total de los servicios de transporte.

Entre los años 2004 y 2006 se presentó un incremento del 12% en la movilización de carga de los diferentes medios de transporte; durante ese mismo período, el transporte de carga por carretera tuvo un incremento del 15% promedio anual. Entre los años 2007 y 2010, a pesar de la contracción del comercio mundial por la crisis financiera internacional, se presentó también un incremento del 5,35% anual en la movilización de carga (Grupo de Planificación Sectorial, 2010).

Del 2011 en adelante, se presentaron los mayores volúmenes de carga movilizados por vía terrestre; las participaciones de esta modalidad, respecto al transporte total fueron los siguientes: 71% para el 2011, 71,2% para 2012, y del 73,2% para 2013. La prioridad que el gobierno otorgó a este sector de transporte de carga carretero, como ya se dijo, está en el Plan de Desarrollo 2010-2014, en el cual el gobierno asignó prioridades a este sector.

Tabla 6. Movimiento de carga nacional por las diferentes modalidades de transporte (miles de toneladas)

Año	Terrestre	Ferroviario			Fluvial	Aéreo	Cabotaje	Total
		Concesiones (sin incluir carbón)	Carbón	Total				
2002	84.019	ND	31.032	31.032	3.480	122	532	119.185
2003	99.782	37	42.744	42.781	3.725	132	928	147.348
2004	117.597	317	45.865	46.182	4.211	129	588	168.707
2005	139.646	308	48.919	48.227	4.863	135	400	194.271
2006	155.196	314	49.394	49.708	4.025	138	509	209.576
2007	183.126	375	52.829	53.204	4.563	137	454	241.484
2008	169.714	236	58.236	58.472	4.953	123	372	233.634
2009	173.558	254	59.144	59.398	4.070	109	364	237.499
2010	181.021	366	66.659	67.025	3.691	119	353	252.209
2011	191.701	204	74.350	74.554	3.650	124	ND	270.029
2012	199.369	20	76.780	76.800	3.474	127	388	280.158
2013	220.309	97	76.684	76.781	2.968	149	774	300.980

Miles de toneladas

Fuente: Ministerio de Transporte (2013)

Problemática actual del sector transportador de carga terrestre

La apertura de mercados que ha tenido Colombia, como consecuencia de la globalización, no ha logrado ser aprovechada respecto al desarrollo de la infraestructura del transporte de carga terrestre. Este sector económico continúa muy rezagado, estando incluso en peores condiciones que otros sectores de la industria del transporte. Los efectos y perjuicios de esta coyuntura, se reflejan en el resto de la economía, pues ésta se ve afectada por las distorsiones que se dan en los precios de los servicios de transporte de carga, los cuales a su vez, se transmiten a los precios finales de los demás productos y servicios (Gutiérrez, 2013).

La logística de un país comprende diversas variables tales como: la infraestructura, la calidad en los servicios de transporte y la competitividad. De acuerdo con el índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, Colombia pasó del puesto stenta y dos entre ciento cincuenta y cinco países en el año 2010, al puesto noventa y siete entre ciento sesenta países en 2014. Esto quiere decir que mientras en el 2010, el 46,5% de los países tenían mejor desempeño logístico que Colombia, en el 2014 la situación se agudizó, pues más del 60% de los países nos superaban en esta categoría (Consejo Privado de Competitividad, 2015).

El bajo desempeño logístico de Colombia se explica principalmente por: los ostensibles atrasos en su infraestructura, la falta de competitividad en el sector de transporte de carga, y sus altos costos del transporte frente a los estándares internacionales. Según cifras del 2013, de los costos totales por US\$ 2.355, de la exportación de un container, el 65% de estos costos, (US\$1.535) representaban los costos del transporte terrestre (Consejo Privado de Competitividad, 2015).

En los indicadores de Competitividad del Foro Económico Mundial del 2010–2011 se mostraba que el 69,8% de los países tenían mejor infraestructura que Colombia, y en el último índice de competitividad de 2014–2015, este porcentaje se incrementó al 75%; lo que indica que Colombia ocupa el puesto ciento ocho entre ciento cuarenta y cuatro países en el mundo, y en el puesto trece en Latinoamérica (Consejo Privado de Competitividad, 2015).

La poca competitividad y la ausencia de una cadena logística se refleja en el indicador de la productividad del sector, el cual es bastante

bajo respecto al contexto internacional (el 17% de la productividad del mismo sector en los Estados Unidos). Asimismo, en el período 2005–2012, la productividad del sector de transporte de carga, fue inferior al promedio de la productividad nacional.

Todo lo anterior tiene origen en los siguientes hechos: congelamiento del parque automotor de camiones, porque su renovación exige la desintegración de los carros viejos; alta informalidad del sector, lo que implica bajos estándares en la prestación del servicio; baja calidad en el capital intelectual; baja gestión administrativa; poca coordinación entre los diferentes actores de la cadena de transporte, lo cual genera mayores tiempos de cargue y descargue y redundante en mayores costos; régimen de libertad vigilada, cuya reglamentación es muy compleja, principalmente en lo relativo a los fletes (Consejo Privado de Competitividad).

Por otra parte, la problemática del sector de transportador de carga terrestre, comienza por la ausencia de una estructura económica y de mercados, lo que ha generado que muchas veces no se logren los niveles mínimos de punto de equilibrio. Se tienen problemas de sobrecostos logísticos y de transporte, que afectan los precios de venta finales de los productos exportados, y perjudican los niveles de competitividad (Gutiérrez, 2013).

El sector también atraviesa por una falta de normatividad y regulación del Estado, respecto a la reglamentación de los servicios de transporte de carga por carretera. La definición de políticas oficiales específicas para el sector, son determinantes para poder enfrentar los permanentes conflictos entre los diversos agentes vinculados al transporte de carga terrestre, y reglamentar su relación comercial. Es urgente esta normatividad, pues los servicios de transporte en Colombia, en buena medida se desarrollan de una manera artesanal e informal.

El gobierno colombiano no se ha ocupado de una revisión a profundidad de las políticas y la regulación del sector transportador de carga terrestre. El Estado se ha concentrado básicamente en la solución de los problemas de infraestructura del sector de transporte (proyectos viales, puertos, vías férreas y fluviales), pero no ha desarrollado políticas que involucren a todo el sector, que defina una normatividad desde el origen hasta el destino de las mercancías. Todo lo anterior obliga a una redefinición de esta actividad (Gutiérrez, 2013).

Otro aspecto relacionado con la problemática del sector, tiene que ver con las inversiones que se requieren, para que se convierta en un sector verdaderamente competitivo. Colombia tradicionalmente se ha caracterizado por un amplio rezago en materia del transporte, entre otras razones, y a diferencia de otros países, por la escasa participación de los inversionistas privados.

De acuerdo con la información del Consejo Privado de Competitividad, representada en la Figura 1, desde el año 2002, en general se evidencian unos bajos niveles de inversión en infraestructura del transporte. Colombia se caracteriza por unos muy altos costos de logística, una infraestructura vial muy deficiente y un parque automotor obsoleto. El país requiere de una considerable modernización de su infraestructura vial y de sus niveles de operatividad, con el fin de responder a los nuevos tratados de libre comercio con los cuales recientemente se ha comprometido, y de poder responder adecuadamente a los nuevos retos de la globalización (Bernal, 2012).

Sin embargo, en el período 2010–2013, la inversión se incrementó en 13% anual, logrando que en 2013 representara el 2,8% del PIB, de los cuales el 2,1% correspondió a inversión pública, y el 0,7% a inversión privada.

Figura 1. Inversión en infraestructura del transporte como porcentaje del PIB



Fuente: Consejo Privado de la Competitividad

Adicional a los indicadores presentados del Banco Mundial y del Foro Económico Mundial, que mostraban el rezago de Colombia en materia de infraestructura y competitividad, también se puede adicionar que en el informe global anual sobre competitividad 2012–2013, del Foro Económico Mundial, respecto a la calidad en carreteras, Colombia pasó del puesto ciento ocho al ciento veintiséis (entre ciento cuarenta y cuatro países). Es difícil entender que en materia vial por ejemplo, Colombia esté en condiciones más críticas que Bolivia y Perú; en infraestructura portuaria pasó del puesto ciento nueve al ciento veinticinco; en transporte férreo retrocedió del puesto noventa y nueve al ciento nueve, (Dinero, 2012).

Santiago Montenegro (2012), considera que las estadísticas anteriores, son un reflejo del antiguo y tradicional esquema de contratación liderado por los gobiernos anteriores, los cuales no habían exigido inversiones y participación de las fuentes privadas.

Este modelo de contratación, que es otra manifestación de la problemática del sector transportador de carga terrestre, se caracterizaba por los siguientes hechos:

- Anticipos de dineros del Estado a los concesionarios, los cuales facilitan la desviación de recursos y los procesos de corrupción.
- Renegociación de los contratos con los concesionarios una vez los proyectos ya están en marcha, lo cual estimula las licitaciones a costos inferiores a los reales y la extensión de sus vigencias.
- Falta de una adecuada planeación y de estudios previos a las licitaciones, lo cual no permite la cuantificación precisa de los costos y de la estimación de los riesgos asociados a los proyectos.
- Falta de una mayor estructuración y liderazgo de la institución oficial encargada del análisis de los proyectos del sector transporte.

Las deficiencias en materia de infraestructura vial están ratificadas por las mismas asociaciones gremiales, tales como la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar), la cual señala que la infraestructura vial de Colombia es una de las más precarias del mundo. También denuncia carencias en la infraestructura logística, específicamente en rubros como: los puertos secos, las centra-

les de carga, los patios de contenedores, las centrales de transferencia, los parqueaderos para vehículos de carga, etc. Igualmente, también se presenta una escasa cultura logística del encadenamiento, que se manifiesta en actores como: los operadores logísticos, los generadores de carga, las sociedades portuarias, y las concesiones viales (Bernal, 2012).

Otro aspecto de la problemática actual asociado no sólo al transporte de carga por carretera, sino también a las otras modalidades de transporte, es el relativo al proceso de atomización de los diferentes actores que participan en el negocio. Esto no ha permitido la complementariedad que se necesita entre todos ellos, y tampoco responde a las exigencias de internacionalización y transformación reclamadas por los mercados, a esta actividad económica.

En Colombia se presenta una desarticulación entre los diferentes actores del transporte de carga por carretera, cada uno actúa por cuenta propia, y existe muy bajo interés gremial y de asociación entre los diferentes actores de la cadena de transporte. Esta baja asociatividad empresarial no ha permitido la formación de consorcios o de alianzas estratégicas, que podrían lograr importantes economías de escala, y así abordar exitosamente el complejo mundo del transporte y de la logística. Por lo tanto, los niveles de eficiencia y operatividad de los diferentes actores del sistema de transporte, se caracteriza por lo que cada uno pueda hacer por cuenta propia (Gutiérrez, 2013).

El sector también presenta otras debilidades internas como la baja capacidad administrativa de las empresas de transporte, las cuales sólo actúan como simples intermediarios entre los generadores de carga y los propietarios de los camiones. Esta situación genera muchas tensiones especialmente por las tarifas de fletes que son materia de permanentes roces, además de problemáticas tales como: el estado de desregularización del sector, las débiles estructuras administrativas de las empresas, los volúmenes de carga que se transportan, las tarifas de peajes, y las condiciones de las propias vías. Además de la ineficiencia en la prestación de sus servicios, a pesar de mejoras tecnológicas de los vehículos, y de ahorros de combustible (Gutiérrez, 2013).

Los diferentes actores de la cadena productiva del transporte de carga terrestre

Una cadena productiva es una red que integra diferentes procesos de trabajo, y cuyo resultado final será un bien o un servicio; en el caso particular del transporte de carga terrestre, el objetivo a cumplir será el traslado de unos bienes entre diferentes lugares geográficos, bajo unas condiciones de: seguridad, oportunidad, calidad y costo razonable. La cadena productiva en este caso estará compuesta por los siguientes eslabones: los generadores de carga, las empresas transportadoras, los transportistas, las entidades gubernamentales y los destinatarios de las cargas (Ministerio de Transporte de Colombia, 2005).

Los generadores de carga son las personas naturales o jurídicas que generalmente procesan productos terminados, o componentes para el consumo, bien sea interno o externo. Estos generadores de carga entregan las mercancías a las empresas de transporte, y celebran con ellas los respectivos contratos; es decir que son quienes realizan el encargo.

Las empresas transportadoras vienen a ser los intermediarios entre los generadores de carga y los transportistas; en términos legales son quienes disponen de los permisos correspondientes para prestar el servicio público de transporte terrestre de carga concedido por el estado. Estas empresas disponen de los diferentes recursos de tipo: técnico, humano, financiero, material y logístico, para la adecuada prestación del servicio de transporte.

Desde el punto de vista contractual, son las verdaderas responsables del transporte de las mercancías, bien sea directamente o valiéndose de la contratación de terceros vinculados en forma temporal o permanente. Desde el aspecto del recurso humano, deberán estar muy atentos de rubros tales como: la logística, la seguridad, el aseguramiento de las cargas, las comunicaciones, y el almacenamiento de los productos. Desde el punto de vista informático deberán garantizar la generación de informes sobre la ejecución y el control de las diferentes actividades relacionadas con el transporte, la seguridad y la oportunidad de las operaciones (Ministerio de Transporte de Colombia, 2005).

Los transportistas son los propietarios directos de los vehículos con capacidad igual o superior a tres toneladas, o los tenedores de los mis-

mos mediante arrendamientos o contratos de leasing; sus vehículos son autorizados directamente por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de transporte de carga. Los transportistas son quienes se encargan de realizar el transporte de las mercancías, y están vinculados a las empresas de transporte, mediante contratos permanentes o temporales de los equipos.

Las entidades gubernamentales tienen que ver con aquellas instituciones públicas relacionadas con las tres fases de la operación del transporte de carga por carretera: primero, respecto a la planificación y formulación de políticas de transporte; luego, con relación al seguimiento y control de la operación del transporte propiamente dicho; y finalmente, respecto a otros servicios conexos relacionados con la misma actividad transportadora. Entre las entidades gubernamentales responsables de estas actividades se destacan: el Ministerio de Transportes, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Los destinatarios de la carga son aquellas personas naturales o jurídicas que directamente son receptoras de las mercancías en los lugares de destino; sucede con frecuencia, que una misma persona sea al mismo tiempo remitente y destinataria de los envíos.

A continuación se describirán las diferentes variables que influyen de manera positiva o negativa, en las actividades desarrolladas por los diversos actores de la cadena productiva del transporte terrestre de carga, con base en un estudio realizado por un grupo de investigación de la Universidad del Valle, Colombia (Mosquera y otros, 2008).

El primer actor de la cadena, es decir el generador de carga, presenta las siguientes variables: la normatividad establecida por el Estado, genera actitudes negativas de su parte, ya que consideran dichas normas como obstáculos en su desarrollo empresarial. Una segunda variable es poder asociarse con otros miembros de la cadena productiva del transporte terrestre de carga; para ellos es muy positivo poder realizar alianzas voluntarias con el fin de lograr: reducción de costos, economías de escala en compras y desarrollo de nuevos negocios. Otra variable que consideran relevante, es la relacionada con los procesos de planeación; esto en razón a que les permite mantener un horizonte hacia la cual deben encaminar todos sus esfuerzos, para el logro de altos niveles de

eficiencia y eficacia, los cuales finalmente redundarán en una mayor demanda de servicios de transporte (Mosquera y otros, 2008).

La tecnología es otra variable importante para los generadores de carga, en razón a que éstos demandan cada vez más vehículos con tecnología de punta que permitan un transporte ágil, seguro, y que cumpla todas las normas de higiene y salubridad. Finalmente, la responsabilidad social es otra variable que refleja el nivel de compromiso que los mismos generadores de carga han adquirido con su entorno, bien sea que se trate de su medio más circundante, o de la sociedad a nivel general.

El estudio realizado por el grupo de investigación de la Universidad del Valle, también identifica las siguientes variables que afectan a las empresas transportadoras: la normatividad relacionada con el marco legal en el cual ellas operan; las empresas consideran que dicha normatividad ha tenido un efecto negativo en el desarrollo del sector, caracterizándose por políticas y normas muy inestables.

El deterioro y la obsolescencia del parque automotor, también lo consideran como una variable de tipo negativo, porque dicho parque presenta unas condiciones de deterioro por excesiva vida útil y uso también excesivo; las empresas demandan equipos de última generación, que no han logrado concretarse, por el escaso apoyo financiero a las empresas transportadoras (Mosquera y otros, 2008).

El estado de la infraestructura vial se constituye en otra variable negativa para las empresas de transporte, debido al mal estado de la malla vial nacional, lo cual genera: demoras en las entregas de mercancía, deterioro del equipo automotor, mayores sobrecostos. Otra de las variables de mayor preocupación es el altocosto de los combustibles, debido a que este rubro es el que más incidencia tiene en la canasta del servicio de transporte, al igual que por la inestabilidad de las políticas públicas en esta materia (Mosquera y otros, 2008).

La planeación representa otra variable importante, porque las empresas transportadoras pueden organizar con la debida anticipación, las diferentes actividades que componen el servicio de transporte. También los sistemas de seguridad constituyen otra variable, porque cada vez se dan mayores desarrollos en el campo de la seguridad para el transporte de mercancías; por ejemplo, el seguimiento a los vehículos en carretera a través de equipos de escoltas o los sistemas satelitales GPS.

Como las empresas transportadoras están creciendo, debido a las buenas perspectivas del desarrollo de la infraestructura y de los nuevos tratados comerciales, cada vez más ellas requieren de especialistas que les brinden las herramientas y las técnicas necesarias para ser más eficientes y eficaces en el logro de sus objetivos. Finalmente, la asistencia financiera es otra variable determinante para el crecimiento del sector transportador; es necesario que las empresas adscritas a este sector tengan mayor acceso al crédito y tasas de interés más favorables (Mosquera y otros, 2008).

El Ministerio de Transporte en un estudio sobre la caracterización del transporte en Colombia (2005), también identificó una serie de inconvenientes que se generan entre los diferentes actores de la cadena productiva, los cuales se pueden convertir en situaciones de conflicto. Los inconvenientes específicos de los generadores de carga con las compañías de transporte son los siguientes: contratar con compañías de transporte no habilitadas formalmente, no pagar el servicio oportunamente, no entregar debidamente embaladas y rotuladas las mercancías, no anexar la debida documentación exigida por las autoridades, suscribir contratos con el propietario del vehículo y no con la empresa transportadora (Ministerio de Transportes de Colombia, 2005).

El estudio del Ministerio de Transporte, sobre la caracterización del transporte en Colombia, también identificó a las compañías de transporte como generadoras de las siguientes carencias: no disponer de la infraestructura logística y administrativa para cumplir las condiciones de tiempo y de servicio pactadas; no existir un seguimiento o acompañamiento a la operación de transporte; no contar con personal suficientemente cualificado para el manejo y transporte de algunos tipos de mercancía especializada; no contar con el número de vehículos necesarios, y en las condiciones requeridas para cumplir con los contratos (Ministerio del Transporte de Colombia, 2005).

Con relación a los conductores y/o propietarios de los vehículos, suelen ocurrir los siguientes inconvenientes: no realizar el debido mantenimiento preventivo de sus vehículos, acudir a certificaciones falsificadas; inadecuado manejo de los productos transportados, traslado de mercancía especializada en equipos que no cumplen las condiciones mínimas, no afiliar sus vehículos a empresas debidamente legalizadas,

no responder por faltantes de mercancía o incumplimiento de los tiempos pactados, y aceptar pagos por debajo de las tarifas establecidas, (Ministerio del Transporte de Colombia, 2005).

Políticas y normatividad estatal respecto a infraestructura y transporte de carga

Tradicionalmente en Colombia siempre había existido la figura de la obra pública en los contratos de concesión, la cual no implicaba compromisos de recursos para el sector privado, sino exclusivamente para el Estado. Esta figura ha facilitado la manipulación o el mal uso de recursos, ya que la obra pública permite la entrega de anticipos, los cuales se han prestado para conocidos casos de corrupción, respecto a la disposición de los dineros públicos (Montenegro, 2012).

La ley de asociaciones público-privadas (Ley 1508 de 2012) y su reglamentación (Decreto 1467 de 2012), introdujeron mejoras en el régimen de contratación, se prohibieron los anticipos a los proveedores, y se evitó que los precios de sus ofertas fueran a precios extremadamente bajos, buscando acceder a posibles renegociaciones y adiciones presupuestales (ANIF, 2014). Estas dos normas otorgaron un novedoso marco normativo para estimular el aporte y la inversión privada a los grandes proyectos de infraestructura. A partir de la Ley, los nuevos inversionistas privados no sólo traerán sus conocimientos y experiencias, sino que también deberán aportar los recursos para apalancar el desarrollo de las obras de infraestructura (Traverso, 2012).

De esta manera, los gobiernos podrán liberar recursos para destinarlos a otros frentes como la salud y la educación, y simultáneamente será una forma de controlar los malos manejos de anticipos por parte de los contratistas, al igual que las renegociaciones y las ampliaciones de plazos. La ley también contempla un nuevo modelo de concesiones denominado “Cuarta Generación”, mediante el cual primero el concesionario construye y luego se le paga; asimismo, las adiciones presupuestales no podrán superar el 20% de los trabajos (Dinero, 2012).

Otro cambio importante en materia de normatividad de la infraestructura, fue la creación de la entidad oficial denominada: Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) en noviembre del 2011, la cual re-

emplazó al antiguo Instituto Nacional de Concesiones (INCO); la ANI tiene por objeto: planear, estructurar, contratar y administrar proyectos de concesiones, para el diseño, la construcción, el mantenimiento y la explotación de la infraestructura pública de transporte, buscando el apalancamiento de los mismos a través de recursos privados (Bernal, 2012).

Dicha entidad cuenta con un ambicioso programa de más de treinta concesiones, siendo una de sus tareas más importantes la estructuración de las mismas, de tal forma que exista una distribución equitativa del riesgo entre el sector público y el sector privado; se pretende entonces, contar con inversionistas privados que tengan el suficiente músculo financiero para sacar adelante estos grandes proyectos de infraestructura (Traverso, 2012).

Durante el actual gobierno se han implementado otras mejoras normativas importantes tales como: la nueva ley de Infraestructura (Ley 1682 de 2013), que contempla la expropiación por vía administrativa y traslado de redes de servicios públicos; la reglamentación de las licencias ambientales (Decreto 2041 de 2014), que busca regular y agilizar intercambios de información entre la ANLA y sus solicitantes; al igual que las políticas de maduración y estructuración exigidas a los nuevos proyectos, exigiendo estudios de factibilidad previos a la licitación. Otros cambios novedosos han sido: el fortalecimiento institucional de la Infraestructura, a través de la creación del Viceministerio de la Infraestructura (Decreto 087-088 de 2011), y la creación de la Financiera de Desarrollo Nacional (Decreto 4174 del 2011) (ANIF, 2014).

El gobierno actual inició en el año 2012 una nueva política de modernización del transporte de carga en el país, mediante la implementación del Sistema de Información de Costos Eficientes (SICE); igualmente el gobierno anunció la intención de invertir quinientos millones de dólares, en la renovación de la flota de carga. Fue presentada una nueva metodología de trabajo conjunto entre el Ministerio de Transporte y las empresas del sector transportador, con el objeto de desarrollar el llamado Observatorio Nacional de Logística de Carga.

También se han promulgado algunos decretos del gobierno, con el fin de desarrollar la infraestructura nacional. Por ejemplo en septiembre de 2011 se expidió el Decreto 3573 mediante el cual se creó la

Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), cuyo objeto es el estudio y la aprobación de licencias y trámites ambientales de megaproyectos (Bernal, 2012).

En síntesis, en Colombia se vienen mejorando las condiciones relativas al marco jurídico y de normatividad, y por lo tanto se abren grandes posibilidades para un auge del sector transportador, acorde con los nuevos retos económicos del país, principalmente de carácter internacional. Desafortunadamente la implementación de estas mejoras ha sido muy lenta.

Sin embargo, un obstáculo normativo al desarrollo de la infraestructura, radica en las trabas derivadas de los trámites de las consultas previas con las comunidades. En este sentido la Corte Constitucional, ha definido que las consultas previas con los llamados grupos étnicos, constituyen un derecho fundamental de dichas minorías, de acuerdo con el Convenio 169 con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y el artículo 330 de la Constitución nacional (ANIF, 2014).

Pero, estas consultas a los grupos étnicos están siendo mal interpretadas, y se están extralimitando en dos sentidos: primero, pensar que consultar equivale a negociar con dichas etnias, y en segundo término, se está interpretando que las consultas no sólo incluyen los aspectos de protección ambiental y cultural, sino que también cubren toda la actividad económica. Para corregir estas desviaciones, se requerirá de la expedición de una nueva ley estatutaria, o reformar el artículo 330 de la Constitución de 1991 (ANIF, 2014).

Inversión nacional y extranjera en infraestructura y en el sector transportador

Existe un amplio consenso nacional acerca del atraso y las carencias de Colombia en materia de infraestructura. Lo anterior se puede evidenciar por ejemplo, al observar las cifras históricas del Foro Económico Mundial: en el año 2010 Colombia ocupaba el puesto noventa y siete entre ciento treinta y nueve países, respecto a la calidad de la infraestructura relativa al sector transporte. En 2013 el país ocupó la posición ciento diecisiete entre ciento cuarenta y ocho países con relación a ese mismo rubro. Con base en las cifras del mismo Foro Económico Mundial, en 2010, Colombia ocupaba el puesto ciento ocho entre

ciento treinta y nueve países, respecto a la calidad de sus carreteras; en 2013 el país bajó al puesto ciento treinta entre ciento cuarenta y ocho países (Ministerio de Transporte, 2015).

Antecedentes históricos de la inversión en infraestructura vial en Colombia

El desarrollo de los proyectos viales en Colombia, se enmarca dentro de cuatro generaciones de concesiones viales, cuya normatividad y lineamientos se inician a partir de los años ochenta. Efectivamente, a través del Decreto 222 de 1983, se empieza a otorgar a particulares la posibilidad de participar en contratos de obras públicas, a través del mecanismo de concesión. Mediante el documento CONPES 2597 de 1992 y las leyes 80 y 105 del mismo año, se establecieron las políticas y lineamientos generales para los proyectos viales de primera generación, los cuales incluyeron once contratos viales enfocados principalmente a rehabilitación y ampliación de calzadas (CONPES 3760, 2013).

En 1995 se expide el CONPES 2775, el cual fue la base de las concesiones viales de segunda generación, y se fijan políticas respecto a: aspectos financieros, esquemas de responsabilidad y manejo de riesgos. Aquí se intervinieron cuatrocientos setenta kilómetros de vías, orientadas a la construcción de nuevos tramos, y la rehabilitación de otros ya existentes.

Mediante los CONPES 3045 de 1998 y el 3413 de 2006, se identificaron los proyectos viales que hicieron parte de la tercera generación de concesiones, y se hicieron ajustes normativos, especialmente orientados a las prórrogas y adiciones a los contratos. En este programa se incluyeron tres mil quinientos cincuenta y siete kilómetros, destacándose el proyecto de la Ruta del Sol, donde se incluyeron nuevas variables estructurales en temas de asignación de riesgos y criterios de adjudicación de contratos. Las concesiones viales de cuarta generación (a las cuales nos referiremos en el próximo apartado) están inspiradas en el Plan Nacional de Desarrollo 2010–2014, y sus leyes y decretos fueron expedidos a partir de 2012 (CONPES 3760, 2013).

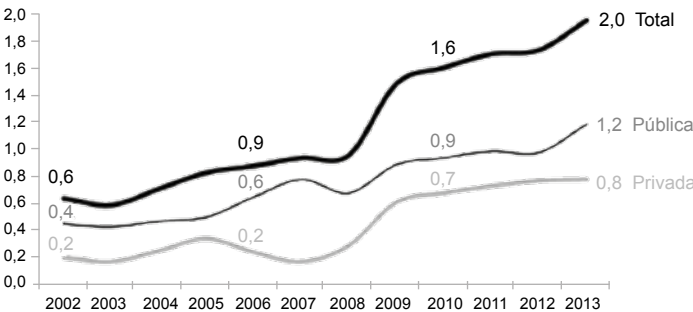
Lamentablemente, el desarrollo de las tres primeras generaciones de proyectos viales en Colombia, no lograron implementar la infraestruc-

tura que el país requería para ser de verdad competitivo, como se demostrará a continuación. Colombia durante la última década, ha realizado inversiones en infraestructura que sólo representan 3,2% del PIB, sustancialmente muy por debajo de las recomendaciones de entidades multilaterales como el BID y el Banco Mundial, que sugieren inversiones equivalentes al 6% del PIB. Este retraso en infraestructura, tiene su origen en diversos problemas de orden fiscal, ambiental, jurídico, político, etc. Siendo el sector del transporte uno de los más perjudicados (ANIF, 2014).

A continuación se presenta la figura 2 que ilustra la inversión pública y privada entre los años 2002 y 2013; durante el primer período 2002–2008, se observa que el nivel de inversiones en infraestructura de transporte se mantuvo por debajo del 1% del PIB anual, para el segundo período 2009–2013 las inversiones alcanzaron cifras cercanas al 2% del PIB por año. Para lograr un verdadero dinamismo en este sector económico, se requiere que las inversiones en infraestructura logren niveles del 3% del PIB anual.

Siguiendo la figura 2, durante la última década la inversión pública pasó del 0,6% del PIB, al 1,2% del PIB; mientras que la inversión privada se ha multiplicado por cuatro, al pasar del 0,2% del PIB, al 0,8% del PIB (ANIF, 2014).

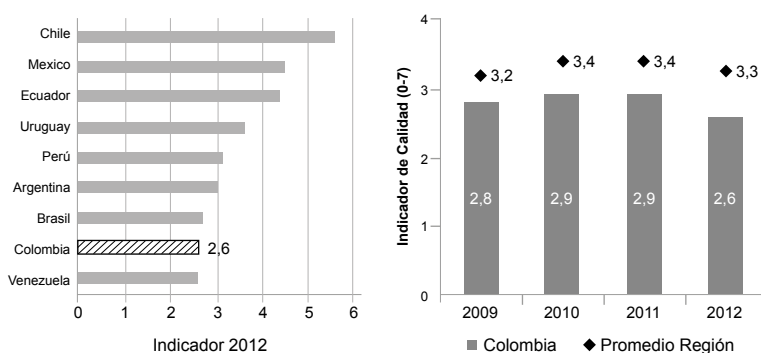
**Gráfico 1.2 Oferta inicial de precio por año en los Estados Unidos
(1980 – 2010)**



Fuente: Cálculos de ANIF

Otra evidencia que nos ilustra sobre el atraso histórico de Colombia en materia de infraestructura vial, lo podemos observar en el Reporte de Competitividad del Foro Económico Mundial 2012–2013 (ver figura 3). Efectivamente, se observa que para el período 2009–2012, mientras los países de la región tenían un índice de calidad de 3,33, Colombia para ese mismo período, sólo obtuvo un índice de 2,8.

Figura 3. Calidad de infraestructura vial en Colombia



1: Extremadamente Subdesarrollada; 7: Extensiva y eficiente de acuerdo con estándares internacionales

Fuente: Reporte de Competitividad del Foro Económico Mundial

Perspectivas de inversión y financiación en infraestructura del transporte y en el subsector carretero

Respecto a las perspectivas del sector transporte, un primer avance del gobierno nacional consistió en presentar un nuevo Plan Estratégico en el año 2012, el cual incluía las cifras en materia de infraestructura. Este plan contemplaba inversiones por más de cincuenta y cinco billones de pesos en el sector transporte de cualquier clase, a través de iniciativas privadas y de las nuevas figuras de las Asociaciones Público Privadas, las cuales generarían más de trescientos mil empleos (ANI, s.f.).

Mediante este plan estratégico el gobierno nacional pretende adelantar grandes proyectos en carreteras, ferrocarriles y en puertos; su

objetivo es pasar de una inversión actual equivalente al 1% del PIB, a un 3% del PIB. Pero más allá de factibles cambios cuantitativos, actualmente se están implementando renovaciones significativas en lo institucional y en la normatividad (Dinero, 2012).

En el subsector de carreteras se tendrán alrededor de cuarenta nuevas concesiones viales a para el país, con inversiones por cuarenta y ocho billones, y una generación de más de ciento ochenta mil empleos directos; serán financiados entre el Estado y el sector privado, con un impacto en el PIB de 1,5% durante los años de construcción (ANI, s.f.).

Un aspecto importante para la economía del país, serán los nuevos recursos que se inyectarán para modernizar la infraestructura nacional, tanto a través de inversión nacional como de inversión extranjera, lo cual redundará directamente en mayores niveles de empleo y en el crecimiento económico. Estas nuevas inversiones serán canalizadas a través del llamado Programa de Concesiones Viales de Cuarta Generación (4G).

Según Luis Fernando Andrade (Director de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI), este modelo de las 4G, “constituye el programa de obras más importante en la historia del país, que sin duda llevará a Colombia a mejorar su competitividad y su prosperidad” (ANI, 2012).

Este programa está orientado a consolidar la red vial nacional, apoyado en novedosas herramientas, de las cuales las más destacadas son las llamadas asociaciones público privadas, que permitirán optimizar el uso de recursos del sector público y canalizar eficientemente las inversiones del sector privado (ANI, s.f.).

La financiación de las concesiones viales 4G se realizará en la siguiente forma: se tendrá una primera fase de construcción, en la cual los principales actores financiadores serán: La banca local, aportando un 30% del total de la financiación privada; la banca externa, que contribuirá con un 26% del total del financiamiento; el equity de los concesionarios, con aportes de un 20% del total; los fondos de capital privado, con un 14%, que buscarán atraer a los inversionistas institucionales; y finalmente las multilaterales-FDN con un 10% del total de la financiación.

En la tabla 7 se resumen las cifras y porcentajes de la financiación de los proyectos viales de cuarta generación (ANIF, 2014).

Tabla 7. Financiamiento concesiones 4G (2014-2022)

			\$ billones	% del Total
Equity		Interno	2,5	5
		Externo	7,5	15
Deuda	Subordinada	FDN-Multilaterales	5,0	10
	Senior	Bancos internos	15,0	30
		Bancos externos	13,0	26
		Fondos de capital	7,0	14
Total			50,0	100

Fuente: Cálculos de ANIF, con base en ANI

La segunda fase de la financiación de las concesiones viales 4G, está destinada para la etapa de operación y mantenimiento de las autopistas; esta fase será financiada a través de los peajes de las concesiones, de los recursos públicos de vigencias futuras, y de la emisión del Bono de Infraestructura (ANIF, 2014).

Con relación a la financiación por parte de las instituciones financieras nacionales, algunas entidades tales como: Corficolombiana (del Grupo Aval), la Banca de Inversión del Grupo Bancolombia y el Grupo Colpatria, han manifestado un marcado interés por destinar recursos para el desarrollo de la infraestructura nacional; también se quieren vincular a este propósito los llamados fondos de pensiones y al mercado de capitales en general.

El grupo empresarial Bancolombia tiene hoy más de seis billones de pesos en cartera, producto de inversiones en infraestructura, y ha apoyado más de treinta proyectos departamentales y nacionales de concesiones viales. Corficolombiana, es hoy el principal concesionario de carreteras en el país, con más de ochocientos cincuenta kilómetros en concesiones, y presentó la más importante propuesta de iniciativa privada vial por dos y medio billones de pesos, en la vía Bogotá Villavicencio.

Con relación a la inversión extranjera, importantes fondos de infraestructura internacional, ya se han establecido en Colombia; tales

como: Ashmore Colombia, Brookfield Colombia y Nexus Capital Partners (Dinero, 2012).

Respecto a la infraestructura vial, tradicionalmente Colombia ha venido invirtiendo sólo un 1% del PIB en los últimos diez años, muy por debajo de las recomendaciones de las entidades multilaterales y los analistas locales. Se avisa que las inversiones en infraestructura vial pasarán de 1,3% del PIB en el período 2010–2013, a niveles del 1,6% del PIB entre el 2014–2016, y del 1,5% del PIB en el período 2017–2019.

Lo anterior implica que probablemente se podrá ejecutar la totalidad del programa de las concesiones viales de cuarta generación, por un monto cercano a los cincuenta billones, y con una inversión en infraestructura de transporte vial del orden del 1,3% del PIB en todo el período 2014–2022, (ANIF, 2014).

Expectativas de las entidades gremiales de la infraestructura y del sector transportador

La Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), es una institución surgida y consolidada como resultado de la fusión de diversos gremios vinculados a la cadena de valor de la infraestructura colombiana, y de amplio reconocimiento nacional. Esta institución ha denunciado que en Colombia se pagan tarifas de transporte hasta tres veces más altas que los costos de producción. Igualmente ha denunciado la falta de políticas públicas de multimodalismo, y el mal estado de las vías. Afirma, que todo lo anterior, ha contribuido a esos altos costos del transporte de carga (Caicedo Ferrer, 2012).

Este gremio ha destacado, que lo importante no es sólo incrementar el volumen de inversiones en infraestructura, sino también modernizar la arquitectura institucional del sector, con el fin de responder adecuadamente a los nuevos retos. También han priorizado la participación del sector privado, como socio estratégico del Estado (Caicedo Ferrer, 2012).

Considera también muy relevante, poder culminar los actuales contratos de obras públicas y de concesiones cuyas obras aún siguen en marcha, más específicamente aquellos relacionados con los corredores arteriales que conducen a los puertos. Por ejemplo, los proyectos de la

Ruta del Sol, aquellos que pretenden conectar a Bogotá con Buenaventura, y las obras del segundo túnel de la Línea (Bernal, 2012).

Este gremio asimismo sugiere una política agresiva de mantenimiento vial, sustentada en que cada territorio asuma sus propias responsabilidades en la consecución de los presupuestos requeridos para adelantar las obras, y en la utilización de las asociaciones público privadas y las concesiones. Consideran también que en el Plan Nacional de Desarrollo, se debe reglamentar todo lo relacionado con las actuales limitaciones que dificultan el desarrollo de los proyectos de Infraestructura vial; por ejemplo: la adquisición de predios, o los permisos ambientales (Bernal, 2012).

En lo que respecta al sector de carga carretero, una de las instituciones más representativa es la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (COLFECAR), su presidente Jaime Sorzano afirma que una de las fortalezas del sector transportador en Colombia, es la existencia de un fuerte gremio empresarial, que lo hace destacable en el contexto del mercado andino (Bernal, 2012).

Un incentivo para este sector, es que recibirá un beneficio directo por vía de la desgravación de insumos y componentes de la actividad transportadora, como resultado de los mismos tratados de libre comercio; lo que redundará en unos menores costos en equipos y accesorios. A su vez, los empresarios vienen haciendo importantes inversiones en la renovación del parque automotor, en las instalaciones físicas y en las tecnologías de la comunicación. También es de destacar las mejoras que se han dado en el sector transportador, en aspectos como la utilización de las nuevas tecnologías aplicadas en comunicaciones y en sistemas de localización GPS, lo cual ha permitido una mayor seguridad y eficiencia en los servicios ofrecidos a sus clientes.

Asimismo, COLFECAR viene desarrollando algunas alianzas estratégicas, como la suscrita con el Instituto de Normas técnicas, ICONTEC; la cual le permitió el diseño de la norma técnica colombiana: NTC 5500, muy orientada a mejorar los niveles de seguridad en la prestación del servicio de carga. Otra alianza fue la realizada con la Corporación Calidad, mediante la cual se diseñó el nuevo modelo de Excelencia para la Gestión en el Transporte, y la alianza con la Corporación Andina de Fomento (Bernal, 2012).

Finalmente, COLFECAR viene reclamando de parte del gobierno nacional una política clara respecto a la modernización de los equipos de transporte, específicamente solicita tener unas reglas claras y bien definidas con relación a la matriculación, operación y retiro de vehículos de servicio público; también solicita la puesta en marcha del llamado Observatorio del Transporte, con la activa participación de las autoridades competentes y de los distintos integrantes de la cadena del transporte, con el fin poder optimizar los tiempos logísticos y racionalizar los costos de operación.

Finalmente argumentan, que algunas veces se le atribuye a los transportadores responsabilidades que no les corresponden; por ejemplo: asumir las ineficiencias logísticas de los generadores de carga, los problemas de movilización vial por rezagos en la infraestructura, las dificultades de localización de algunas industrias exportadoras que deberían estar más cerca de los puertos. También sugieren la creación de una comisión reguladora del sector automotriz, la cual sea de carácter independiente y especializada (Bernal, 2012).

Conclusiones

Una primera conclusión tiene que ver con la situación de atraso y rezago que ha caracterizado tradicionalmente al subsector de transporte de carga terrestre; esto se pudo evidenciar en el artículo, al considerar los aspectos macroeconómicos. Por ejemplo, al evaluar el PIB del sector de transporte de carga terrestre vs. El PIB nacional se concluye que la evolución anual del PIB del transporte de carga carretero, tradicionalmente ha estado por debajo del crecimiento del PIB nacional, o lo que es lo mismo, del crecimiento general de la economía nacional.

Lo anterior tiene su origen, entre otros en los siguientes factores: la obsolescencia del parque automotor, la presencia de una muy insuficiente infraestructura vial y una ineficiente prestación del servicio. A pesar de lo anterior, el subsector de transporte carretero siempre ha mantenido una participación mayoritaria de más del 70%, respecto al total de los servicios de transporte.

Los dos últimos gobiernos han sido consientes de que para lograr una verdadera competitividad del país, y alcanzar una participación

real en los mercados internacionales, una estrategia muy válida es lograr desarrollar una inversión creciente en el sector de transporte de carga carretero

Lo anterior también está debidamente soportado en los Planes de Desarrollo tanto del 2010–2014, como del 2014–2018, en los cuales se reconoce el transporte, como una de las locomotoras estratégicas del crecimiento de la economía nacional. Esto por las siguientes razones: el sector transportador es un gran generador de empleo, dinamiza la economía por su encadenamiento con otras actividades, fortalece la competitividad en los mercados internacionales, y favorece una disminución de los precios de venta finales de los productos (por la disminución de los costos de transporte).

La situación de rezago que ha tenido el sector, está documentada en diferentes indicadores internacionales, como los desarrollados por el Foro Económico Mundial y por el Banco Mundial. Por ejemplo en el índice de calidad de carreteras del 2013 Colombia ocupó la posición ciento treinta entre ciento cuarenta y ocho países. En el índice de Competitividad del 2014 de la misma institución, Colombia ocupó el puesto ciento ocho entre ciento cuarenta y cuatro países. En el período 2005–2012, la productividad del sector de transporte de carga carretero, fue inferior al promedio de la productividad nacional.

Otra problemática tradicional de este sector, ha sido la falta de normatividad y regulación del Estado; en el sentido de no tener reglamentados adecuadamente los servicios de transporte de carga por carretera. Esta carencia de normatividad genera conflictos entre los diferentes actores que intervienen en este mercado, y no ha permitido regular su relación comercial. Lo anterior se ve agravado por el origen informal y artesanal que este mercado tiene en Colombia. Desafortunadamente el gobierno ha priorizado la solución de problemas de infraestructura, pero no se ha ocupado mucho de desarrollar políticas que definan la normatividad de esta actividad.

Otra característica ha sido el proceso de atomización de los diferentes actores y participantes en el negocio; no hay complemento entre ellos, hay muy bajo interés gremial y de asociación, lo cual no ha permitido desarrollar alianzas estratégicas y lograr economías de escala.

El sector también se ve afectado por la baja capacidad administrativa de las empresas de transporte, las cuales sólo actúan como intermediarios entre los generadores de carga y los propietarios de los camiones, pero que finalmente no solucionan sus problemas; un buen ejemplo son las permanentes disputas y roces por las tarifas de fletes.

Donde sí se viene dando una evolución importante respecto a la normatividad es en lo relacionado con el desarrollo de la infraestructura. La Ley 1508 del 2012 creó la figura de las asociaciones público-privadas, e introdujo mejoras al régimen de contratación. Por ejemplo las adiciones presupuestales no podrán superar el 20% de los trabajos; los nuevos inversionistas ahora no sólo aportarán conocimientos y experiencia, sino también recursos para apalancar las obras de infraestructura. Esta ley también introdujo el nuevo modelo de concesiones de cuarta generación, en el cual el concesionario construye y luego se le paga, y que según el director de la ANI, ha sido el programa de obras más importante en la historia del país.

Respecto a las perspectivas de inversiones en el sector transporte, existe un plan estratégico del gobierno, el cual contempla inversiones por más de cincuenta y cinco billones de pesos en el sector transporte en general, a través de iniciativas privadas y de las nuevas figuras de las asociaciones público privadas, las cuales generarían más de trescientos mil empleos (ANI, s.f.).

Mediante este plan estratégico el gobierno nacional pretende adelantar grandes proyectos en carreteras, ferrocarriles y en puertos; en el caso concreto del transporte de carga carretero, se tiene el nuevo modelo de las concesiones viales de cuarta generación. Este programa tiene inversiones alrededor de cuarenta y ocho billones de pesos, con más de treinta proyectos, que generarán ciento ochenta mil empleos directos, y que tendrá un impacto en el PIB del orden del 1,5% en la etapa de la construcción de las obras.

En síntesis, si hay recursos disponibles en el sector financiero nacional e internacional, además de los dineros estatales, listos para fortalecer e impulsar el desarrollo de la infraestructura nacional, y para convertir el transporte de carga carretero en un verdadero sector económico líder en el desarrollo nacional.

Referencias

- ANDI - Gerencia de Logística, transporte e infraestructura, (2012). Índice de costos del transporte de carga. Recuperado el 29 de diciembre de 2012, de <http://www.andi.com.co/archivos/file/gerencia%20ILTI/boletines>
- ANI. (2015). *Grandes Proyectos de Infraestructura y Autopistas 4G*. Bogotá.
- ANIF. (2014). *Concesiones de Infraestructura de cuarta generación (4G)*. Bogotá. Anif.
- BERNAL González, M. (2012). *Transporte de carga: una cuantía aún a medio pagar*. En: Revista de Logística-Legis No. 19.
- CAICEDO Arturo, P. (2013). *Análisis del sector de transporte por carretera en la Economía Colombiana: dificultades y retos*. Bogotá: Universidad Nueva Granada.
- CAICEDO Ferrer, M. (2012). *Oportunidad de oro*. En: Revista Dinero: Noviembre de 2012, 12.
- CONPES (Consejo Privado de Competitividad) (2015) *Informe Nacional de Competitividad 2014–2015*. Bogotá.
- FACTOR Dinero, (2012). *Informe Sectorial: Transporte terrestre de carga*. Recuperado el 27 de diciembre de 2012, de <http://www.factorinero.com/de-interes/231-informe-sectorial-transporte-terrestre-decarga>
- GRUPO de Planificación Sectorial, (2010). *Transporte en cifras, Versión 2010*. Recuperado el 7 de enero de 2013, de: http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/estadisticas/sector_transporte/1_transporte%20en%20cifras%202010.pdf
- GUTIÉRREZ J. (2013). *Oportunidades de desarrollo de carga para el sector transporte carretero en Colombia*. Medellín: Universidad Autónoma Latinoamericana.
- MINISTERIO DE TRANSPORTE. (2015). *Transporte en cifras – estadísticas 2013*. Bogotá:
- MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA, (2005). *Caracterización del transporte en Colombia-Diagnóstico y proyectos de transporte*. Recuperado el 20 de diciembre de 2012, de: <http://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=455>

- MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA, (2011). *Diagnóstico del transporte año 2011*. Recuperado el 4 de enero de 2013, de: <http://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=5608>
- MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA, (2012). *Documentos base para la discusión en las mesas de política en acción*. Recuperado el 15 de noviembre de 2012, de: <http://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=306>
- MONTENEGRO, S. (2012). *Apuesta por el futuro*. En: Revista Dinero: noviembre de 2012, 28.
- MOSQUERA Abadía, H. (2008). *Aprendizaje organizacional de la cadena productiva del transporte de carga por carretera en el Valle del Cauca: Variables de satisfacción del canal de miembros*. Recuperado el 6 de enero de 2013, de: <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/2175/1/aprendizaje%20organizacional%20de%20la%20cadena%20productiva%20del9.pdf>
- REVISTA Dinero, (2012). *La década de la infraestructura*. Noviembre de 2012, 6, 49.
- REVISTA DINERO.com (22 de marzo de 2012). *Economía colombiana creció en 5.09% en 2011*. Recuperado el 3 de enero de 2013, de [revistadinero.com: http://www.dinero.com/actualidad/economia/articulo/economia-colombiana-crecio-59-2011/147123](http://www.dinero.com/actualidad/economia/articulo/economia-colombiana-crecio-59-2011/147123)
- TRAVERSO, V. (2012). *Motor del desarrollo*. En: Revista Dinero: Noviembre de 2012, 40.