

## **Los ‘dolores de cabeza’ del comercio exterior con la infraestructura del país**

*Seguridad jurídica y garantías logísticas, son algunas de las peticiones en puntos clave de las regiones del país, para que las exportaciones e importaciones puedan tener un mejor desarrollo a mediano y largo plazo. Vale recordar que, en el más reciente Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, Colombia perdió ocho puestos, si se compara con la anterior medición.*

Según la Encuesta Nacional Logística de 2023, realizada por el Departamento Nacional de Planeación, los altos costos de transporte representan la principal dificultad en las operaciones logísticas en Colombia, con un impacto del 40,5% de las barreras totales del sector. Le sigue la complejidad en distribución urbana (32%), robos y actividades criminales (31,4%), y complejidad en distribución nacional (21,4%).

Entre los retos logísticos de Buenaventura, Juan Manuel Sanclemente, director Ejecutivo del Comité Intergremial y Empresarial del Valle, manifestó su preocupación por temas de seguridad jurídica. Recordemos que hace algunos meses, el Gobierno Nacional retiró la concesión del Muelle 13, a pesar de haberla ampliado inicialmente por 20 años.

"Me preocupa el tema de seguridad jurídica, ya que termina siendo una garantía que necesitan tener medianamente claro los actores del tejido empresarial colombiano, para decidir canalizar inversiones nuevas en el país", aseguró el director ejecutivo del Comité Intergremial y Empresarial del Valle.

Además, añadió que "si las concesiones no se dan de una manera concertada y quizás, sin traumatismo, terminan generando una sensación de inseguridad jurídica. Es clave el trabajo en favor de la competitividad y la generación de empleo formal del país".

De acuerdo con Javier Díaz Molina, presidente ejecutivo de Analdex, la seguridad jurídica es clave para atraer inversión extranjera, pero esto solamente se puede lograr si Colombia ofrece las garantías que los empresarios necesitan: "la seguridad jurídica es primordial, ya que los privados hacen grandes inversiones, y en esa medida, esperan el retorno de ese aporte durante los años. Con la falta de seguridad jurídica, los empresarios se abstienen de hacer estas inyecciones económicas que tienen grandes beneficios para el país. Es necesario trabajar en fortalecer los lazos de confianza entre el sector público y privado".

Otra situación que reviste preocupación alrededor del desarrollo de la zona portuaria de Buenaventura, es el proceso alrededor de la profundización del canal de acceso a las terminales portuarias: este ha sido muy lento y las necesidades en materia de competitividad de la principal zona portuaria del pacífico no dan espera.

Es importante anotar que el canal de acceso a la zona portuaria de Buenaventura es el único en el litoral pacífico que se encuentra por debajo de los 16 metros, otros puertos ganan competitividad al tener una mayor profundidad para el fondeo de las motonaves, permitiendo así el ingreso a sus puertos de motonaves post panamax y así generar servicios de valor agregado para la atención a la carga, trasbordos, etc.

“El país pierde mucho frente a sus competidores en la región y el Gobierno nacional no está prestando atención a un tema tan sensible, pues por Buenaventura se mueve el 35% del comercio exterior y se ha consolidado en los últimos años como la puerta del comercio de mercancías y materias primas diferente a minería, petróleo y sus derivados, además de ser una zona con vocación logística, pudiendo dinamizar actividades que generan empleo y aportan a la economía regional del suroccidente del país”, señaló José Fernando Amézquita, gerente regional de Analdex en el Suroccidente del país.

Por otro lado, el Puerto de Barranquilla ha logrado mantener un calado de 10,2 metros, con un crecimiento del 11,6% en la movilización de carga durante el primer semestre de 2024, en comparación con el mismo período de 2023.

Entre los principales retos logísticos el puerto, está el mantener condiciones óptimas de navegabilidad, así lo aseguró Lucas Ariza, director Ejecutivo de Asoportuaria, quien comentó que la inestabilidad y la variabilidad en el calado operativo han minado la confianza de los usuarios portuarios.

"Entre los desafíos que tenemos en el puerto, están las condiciones de navegabilidad del río Magdalena, especialmente en la zona portuaria de Barranquilla. Si bien llevamos entre 14-15 meses de muy buenas condiciones, lo común ha sido la inestabilidad o la variabilidad en calado operativo, esto nos ha venido minando la confianza de los usuarios del puerto. Es crucial implementar soluciones a largo plazo, como obras hidráulicas, para asegurar una estabilidad en el río y reducir la dependencia del dragado", aseguró el director Ejecutivo de Asoportuaria.

De acuerdo con la entidad, entre enero y junio de 2024, se ha movilizó por el río una carga neta de 6,7 millones de toneladas. Los productos con mayor crecimiento en estas movilizaciones son granel sólido con 8%, granel líquido (16%) contenedores (8%) y coque y carbón térmico con 25%.

Daniel Arias, gerente de ALG Strategic Alliance, operador logístico 5PL de Pereira, considera que los altos costos de los fletes a nivel nacional es uno de los principales retos logísticos de la compañía, generando así una cadena de sobrecostos en sus operaciones: "una van con productos congelados, desde el Eje Cafetero hasta el

Puerto de Cartagena, tiene un costo de traslado estimado entre \$8'500.000 y \$9'500.000, lo cual nos representa un costo significativo."

Otro tema que se adelanta a nivel logístico en el país son las vías de cuarta generación (4G), los cuales son corredores modernos que conectarán el Pacífico colombiano con los diferentes puertos del territorio nacional.

Antioquia es clave en el desarrollo de estas vías 4G, ya que por allí pasan nueve tramos concesionados, donde se adelantan 1.370 kilómetros de dobles calzadas, 141 túneles, 1.300 viaductos y la modernización de 7.000 kilómetros de vías. Con este proyecto se estima una disminución de 30% en los tiempos de desplazamiento entre los centros productivos y los puertos, y en un 20% de los costos logísticos en el transporte de mercancías.

Luis Horacio Gallón, secretario de Infraestructura de Antioquia, advirtió que los retrasos en la construcción del túnel del Toyo, uno de los principales proyectos que conecta las 4G del país, generará afectaciones en los tiempos de conexión con Puerto Antioquia.

"Lamentablemente Invias apenas empezó la construcción del túnel del Toyo en el 2019, generando un retraso en su entrega de aproximadamente dos años. Puerto Antioquia empieza a funcionar en el primer trimestre del 2025 y nosotros estimamos terminar el túnel al final del 2026", aseguró el secretario de Infraestructura de Antioquia.

Gallón añadió que "cuando el túnel de Toyo esté funcionando, la movilización de la carga pesada disminuirá cerca de una hora. Lamentablemente nos va a tocar pasar dos años sin utilizar el túnel que debería estar terminando a la par de Puerto Antioquia, pero ya no se dio y ahora es clave mantener la vía en buenas condiciones para que los vehículos de carga pesada no tengan tanta dificultad".

En el Suroccidente del país, de particular importancia reviste la situación en la que se encuentra la única vía de cuarta generación (4G) pendiente por iniciar su fase de construcción: la conexión Mulaló – Loboguerrero, proyecto que fue adjudicado en 2014, lleva más de 9 años en etapa preconstructiva y sigue en enredos por la vía de ajuste al capex para iniciar obra, con precios desfasados en más de \$1 billón y sin posición del Gobierno Nacional para dar avance, lo cual contrasta paradójicamente con los cerca de \$2 billones en fiducias que están congelados por no haber iniciado construcción.

Esta obra, que disminuye en más de 20% los costos de transporte, al reducir en 50 kms la distancia a los puertos en el litoral pacifico, es un proyecto estratégico para

mejorar la conectividad del interior del país con la zona portuaria que moviliza cerca del 30% del comercio exterior.

Recordemos que el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, publicado el año pasado, reveló un descenso de ocho posiciones para Colombia, ubicándose en la posición 66 de 139 países en 2023, frente al puesto 58 en 2018. Rezagos en materia aduanera, envíos internacionales, competencia y calidad logística, seguimiento y localización fueron las principales razones de la caída.