



**La organización del Sector TAC
en América Latina: la visión del
DIGITAC HUB**

DIGITAC
HUB

1 Punto de partida: la relevancia y transversalidad del sector TAC en América Latina

El transporte automotor de carga es un sector económico de gran relevancia para los países de América Latina, en los que históricamente ha dominado el reparto modal del transporte de carga general y a granel, tanto en los flujos de comercio internacional, como a nivel doméstico y de distribución urbana; mientras que otras alternativas como el transporte ferroviario, fluvial o de cabotaje han tenido una presencia limitada a segmentos específicos de carga o a un número muy limitado de casos de éxito.

La transversalidad del Transporte Automotor de Carga (TAC) puede ejemplificarse de forma gráfica en la siguiente figura, en la que se comprueba como su peso económico abarca diferentes ámbitos de la economía, y no se limita exclusivamente a la función de movilizar mercancías.

Figura 1. Relevancia económica del Sector TAC



Fuente: TDR con la colaboración de SLOTT Consulting

A pesar de su importancia, el TAC es un sector escasamente valorado por la opinión pública y habitualmente postergado en las prioridades políticas. Esta situación se deriva de que suele ser percibido como un sector conflictivo, poco transparente, y con escaso compromiso social. Estas apreciaciones subjetivas, sin embargo, desconocen la complejidad de un sector en el que conviven diferentes tipologías de proveedores de servicios de transporte, con diversas aproximaciones de negocio y dimensiones.

En la última década, un número significativo de gobiernos y usuarios de TAC en América Latina han ido aumentando su nivel de conciencia sobre la importancia de este sector para la competitividad de las economías en general, y de los negocios de exportación e importación en particular. Este cambio de aproximación al TAC ha revelado su complejidad y sus carencias, y ha permitido ir incorporando a sus representantes en las mesas consultivas de comercio exterior, y en la preparación de los planes de logística nacionales y su infraestructura asociada.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha sido uno de los principales impulsores en la promoción de la competitividad logística en la región, desde una visión participativa, que incluye al

conjunto de los actores relevantes y, específicamente, al TAC como un sector a fortalecer de manera prioritaria.

En el contexto anterior, una de las medidas más recientes promovidas por el BID ha sido la conformación del Bien Público Regional DIGITAC-HUB, en el que participan seis países de la región – Brasil, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, México y República Dominicana – y que tiene como propósito principal facilitar el acceso a innovación y financiamiento a las Pymes del sector, a través de un ecosistema de trabajo y de intercambio de datos y conocimiento, que permita potenciar el desempeño logístico y la progresiva digitalización del sector del Transporte Automotor de Carga (TAC).

2 La organización institucional y privada del Sector TAC en América Latina

La solución a los múltiples problemas del Transporte Automotor de Carga en América Latina y el Caribe (ALC) ha generado diferentes modelos de organización, tanto al interior del Sector Público, como en el caso de los agentes privados.

En lo que respecta al Sector Público, históricamente, en ALC, la competencia sobre la planificación y regulación del TAC ha estado asignada a los ministerios de obras públicas, algunos de los cuales se han ido transformando en ministerios de transporte, sin perder su foco original en el fomento y construcción de infraestructuras. En el enfoque tradicional de organización ministerial, la segmentación de las direcciones sectoriales ha tendido a dividirse de forma modal, dando más importancia a los proyectos de vialidad, puertos, aeropuertos, o ferrocarriles; que a los servicios u operadores de cada modo en particular. Esta focalización de los ministerios centrales en la inversión en infraestructura resulta aún más intensa en el caso del TAC, dado que la construcción y mantenimiento de la red vial principal y terciaria suele estar entre los principales intereses de inversión del Sector Público.

Más recientemente, la relevancia dada a la logística y a la multimodalidad ha hecho que algunas estructuras ministeriales hayan añadido direcciones destinadas a estas temáticas, sin que esto se traduzca en una atención a la problemática específica del TAC.

Una aproximación institucional que se ha ido abriendo paso a nivel regional es la descentralización funcional de las competencias ministeriales en entes públicos especializados. Los casos más representativos a nivel de ALC son la ANT de Ecuador e INTRANT en República Dominicana, aunque también cabe destacar la ANTT de Panamá o la prevista transformación del VMT de El Salvador en una nueva entidad denominada DMOV, encargada de la regulación y modernización de la movilidad, el transporte de carga y la seguridad vial. Otros países como Costa Rica o Uruguay han preferido mantener la consolidación de estas funciones a nivel centralizado.

En los países de estructura federal como Brasil, México o Argentina, la descentralización de competencias se ha llevado a cabo a través de una descentralización parcial, transfiriendo a los estados la potestad de planificar y regular el TAC dentro de su territorio, a través de sus respectivas secretarías o gobiernos regionales.

Un caso específico de interés es el de Colombia, en el que el Ministerio de Transporte ha ido impulsando la configuración de corredores logísticos con gobernanza propia, que desbordan la institucionalidad tradicional del sector con la voluntad de apoyar la operativa de los transportistas y de reducir los riesgos de accidentabilidad en los principales ejes del país.

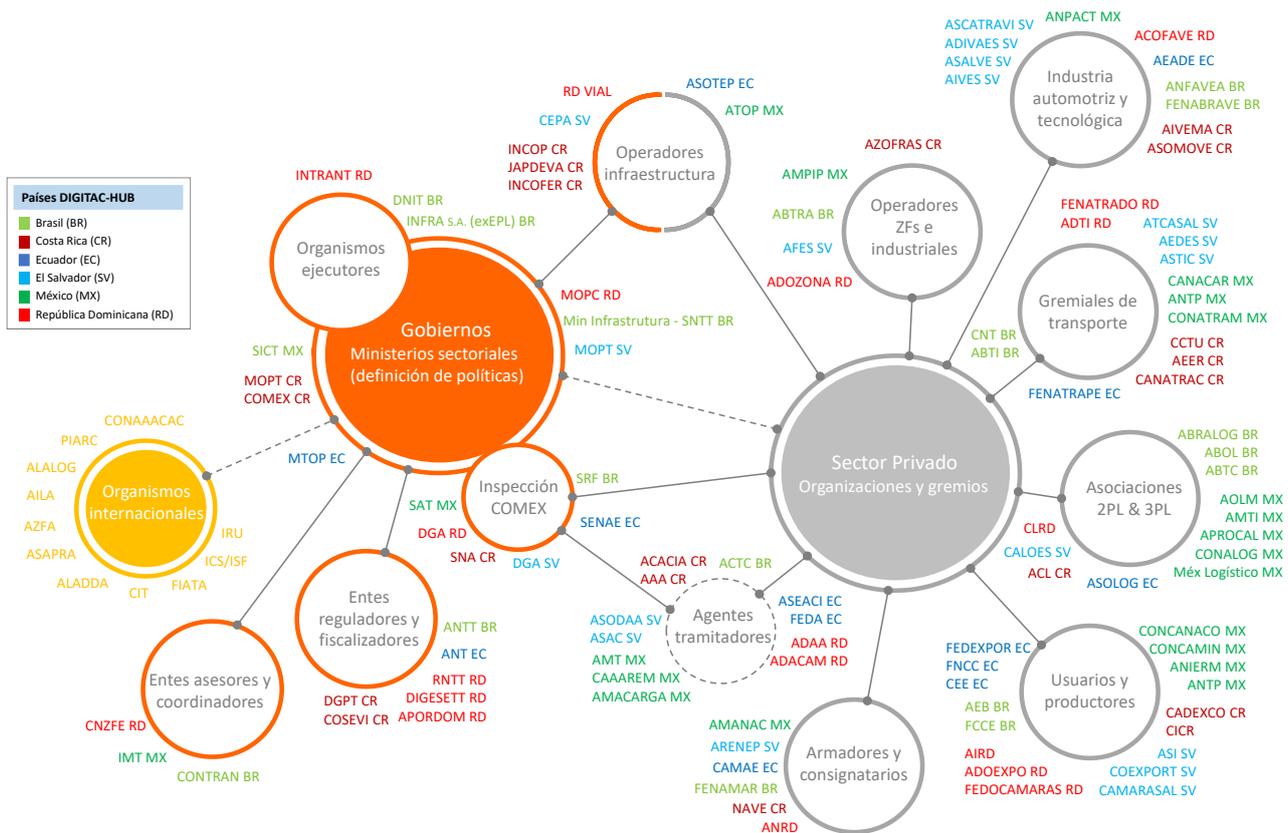
En el Sector Privado la dinámica de digitalización muestra grandes diferencias entre las empresas de transporte y los transportistas informales. En el primer caso se aprecia una progresiva incorporación de medios tecnológicos, que van desde la utilización de sistemas ERP/CRM, hasta el uso habitado de pasarelas de pago, sistemas automatizados de comunicación y control de flotas, acceso a bolsas de carga, y utilización de sistemas de mantenimiento predictivo.

El sector informal, por el contrario, tiene una baja predisposición a la incorporación de las nuevas tecnologías, que son percibidas como elementos de control y no como herramientas para la mejora de la eficiencia operativa.

El paulatino crecimiento de esta brecha tecnológica plantea importantes desafíos para la futura viabilidad de una parte significativa de los operadores y, previsiblemente, será una fuente de conflictos a corto plazo.

La siguiente imagen muestra de forma sintética las instituciones y los agentes privados vinculados al Sector TAC en los seis países que conforman el Bien Público Regional DIGITAC-HUB:

Figura 2. El universo de agentes públicos y privados en los países del DIGITAC-HUB



Fuente: TDR con la colaboración de SLOTT Consulting

Las nuevas tecnologías de atención virtual constituyen una oportunidad para mejorar la comunicación entre los operadores del TAC y el Sector Público. Es con este propósito que desde el Bien Público Regional DIGITAC-HUB, con el apoyo de los países participantes (Brasil, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, México y República Dominicana) impulsamos la identificación e implementación de herramientas de digitalización que apoyen las funciones básicas en materias de: registro, tramitación, fiscalización, soporte a la operativa y financiación, equidad de género, transición ecológica, capacitación, y seguridad; que centran la actividad del Sector Público en relación al TAC.