



Buscar

# Diario del Huila

INICIO / **ECONOMÍA** / POLÍTICA / JUDICIAL / REGIONAL / OPINIÓN / DEPORTES / ACTUALIDAD / INTERNACIONAL / SOCIAL / NEIVA / CLASIFICADOS

## Las pymes de ingeniería y su papel en el sector transporte



Lunes, 25 de [Noviembre](#) de 2013 03:03

Pág. 1 de 2

De acuerdo con Anif, para realizar los [proyectos](#) de infraestructura que requiere el país es necesaria una inversión cercana al 3,3% del PIB por año durante el período 2012-2020. Entonces, ¿cuál será el espacio que tendrán las pequeñas y medianas empresas de infraestructura en todo este proceso?

### Índice del artículo

- [Las pymes de ingeniería y su papel en el sector transporte](#)
- [Conclusiones de tipo microsectorial](#)
- [Todas las páginas](#)



Recientemente se llevó a cabo la décima versión del Congreso Nacional de la Infraestructura en Cartagena. Sergio Clavijo (camisa blanca), presidente de Anif, participó en el certamen.

**SERGIO CLAVIJO VERGARA**  
Especial para Diario del Huila

[Colombia](#) ha venido perdiendo competitividad global debido a la prolongada deficiencia en infraestructura de transporte. Esta falla estructural se ha hecho ahora más notoria por cuenta del advenimiento de los TLC en años

recientes. Por ejemplo, el Informe de Competitividad Global (versión 2012-2013), elaborado por el Foro Económico Mundial, ubica a Colombia en el puesto 108 entre 144 países en materia de calidad de infraestructura de transporte. De forma similar a lo que ocurre en Brasil, Colombia se arriesga a sacrificar su potencial de crecimiento económico durante el próximo quinquenio por cuenta de esta deficiencia en infraestructura. Ello implicaría que, en vez de propulsarnos hacia el anhelado 6% de crecimiento anual, Colombia podría caer del 4.5% anual hacia el 4% anual durante el próximo quinquenio. Es algo sintomático que las ganancias en productividad multifactorial hayan venido promediando tan sólo un 1% anual en años recientes.

El Gobierno Nacional ha venido haciendo esfuerzos para acelerar la [inversión](#) en infraestructura y dinamizar dicho sector. De una parte, se dio a la tarea de fortalecer institucionalmente el sector con la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), según Decreto-Ley 4170 de 2011, y, siguiendo las recomendaciones de la Comisión de Infraestructura (2012), creó también la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) en noviembre de 2011. A nivel regulatorio, el gobierno también se ha preocupado por reglamentar de mejor manera los procesos de concesiones públicas. También ha resultado provechoso para el sector la promulgación de la Ley 1508 de 2012, la cual reglamentó el uso de las Asociaciones Público Privadas (APP). Este conjunto de regulaciones pretende, en particular, impulsar proyectos de infraestructura por valor de unos \$44 billones (7% del PIB de 2013), bajo esquemas más ágiles y transparentes denominados por el gobierno como Concesiones de Cuarta Generación (4G).

Sin embargo, persiste toda una gama de obstáculos que hacen temer por la agilidad en el desarrollo de estos proyectos, aun los cobijados por el 4G. Los problemas más notorios se relacionan con lo que hemos denominado "la triada de problemas en infraestructura": i) lentitud en la expropiación de predios; ii) contenciosos jurídicos en lo relacionado con las consultas previas a las comunidades; y iii) lentitud en la expedición de las licencias ambientales, donde por fin se ha creado un organismo de coordinación estatal a nivel ministerial, siguiendo también las directrices de la Comisión de Infraestructura (antes comentada).

Para realizar los proyectos de infraestructura que requiere el país es necesaria una inversión cercana al 3,3% del PIB por año durante el período 2012-2020. Cabe preguntarse entonces por el papel que habrán de desempeñar las pequeñas y medianas empresas de ingeniería en estos esfuerzos por acelerar la infraestructura, específicamente en transporte terrestre.

Este sector de las [pymes](#) de ingeniería ha resultado algo olvidado, pues el debate nacional se había concentrado en la necesidad de abrir el sector a la posibilidad de contratación con empresas multinacionales en los grandes proyectos, en asocio con las grandes constructoras nacionales. Sin embargo, las pymes de ingeniería también tienen una importante cabida, en especial en lo relativo al desarrollo de la red secundaria y terciaria, así como en todo el frente de mantenimiento de las vías y en la subcontratación en megaproyectos. Sus exigencias en materia de capital serán de menor envergadura cuando se les compara con los esquemas de concesiones, pero su experiencia en materia de ingeniería resultará vital.

### El sector de las pymes de ingeniería en Colombia

En Colombia existen cerca de 845.000 empresas registradas ante las cámaras de comercio. Si añadimos cerca de 1,9 millones de personas naturales que también se encuentran registradas, encontramos que el número total de empresas puede ascender a 2,7 millones. Se estima que cerca de un 95% de ellas son microempresas (entendiendo por ello aquellas cuyo nivel de activos es inferior a 500 SML). Son estas microempresas las que explican cerca del 50% del empleo existente en Colombia. Si definimos como pymes a aquellas cuyos activos se encuentran entre 501 SML y 30.000 SML, encontramos que cerca del 4,8% de ellas generan un 30% del empleo. Finalmente, las grandes empresas, aquellas con activos superiores a 30.000 SML, tan sólo comprenden el 0,3% del universo empresarial de Colombia, pero generan el 20% del empleo restante.

A pesar del importante papel de las mipymes (99,7% de las empresas y 81% en la generación de empleo, ver gráfico 1), constatamos que su información detallada es más bien precaria. Las dificultades son aún mayores cuando se requiere compilar información sobre las pymes de ingeniería. De hecho, los datos oficiales reportan información sólo de manera agregada para el caso del sector de la construcción, lo cual impide analizar en detalle las características de este segmento empresarial.

Entendiendo el importante papel que habrán de cumplir las pymes de ingeniería en el desarrollo de la red secundaria, terciaria y de mantenimiento, la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI) le encomendó a Anif la tarea de utilizar su experiencia en la franja de análisis pyme para adentrarnos en el detalle de las firmas pyme de ingeniería, incluyendo aquí las firmas de consultoría de infraestructura de transporte. En particular, dicha investigación consultó, a través de sondeos directos y de comparaciones internacionales, tres áreas: i) buscar una caracterización de las empresas del sector; ii) identificar el impacto de la regulación sobre su desempeño; y iii) hacer recomendaciones de política basadas en mejores prácticas internacionales, de tal manera que estas prácticas impulsen las obras de infraestructura en el futuro cercano (ver <http://anif.co/sites/default/files/uploads/Anif-CCIInfra1113.pdf>)

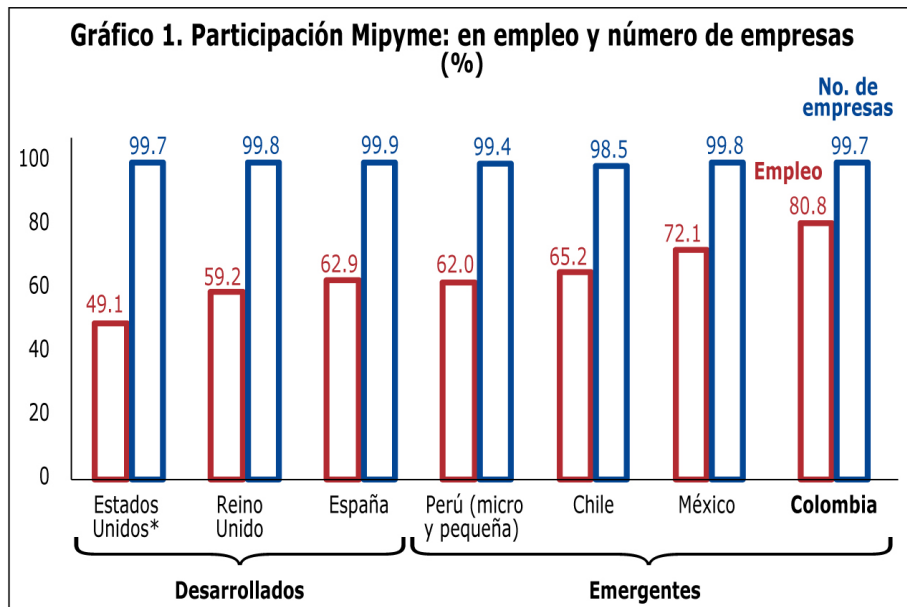
Las principales conclusiones de ese estudio se pueden resumir así: I. Conviene ajustar los mecanismos de subcontratación, de tal manera que dichas mipymes puedan acreditar hacia el futuro la experiencia que han tenido en los diferentes proyectos, pues hasta la fecha tal experiencia ha quedado en cabeza de quien las contrata.

II. Deben alinearse las responsabilidades según la participación que éstas realizan como subcontratistas de las grandes empresas y obras.

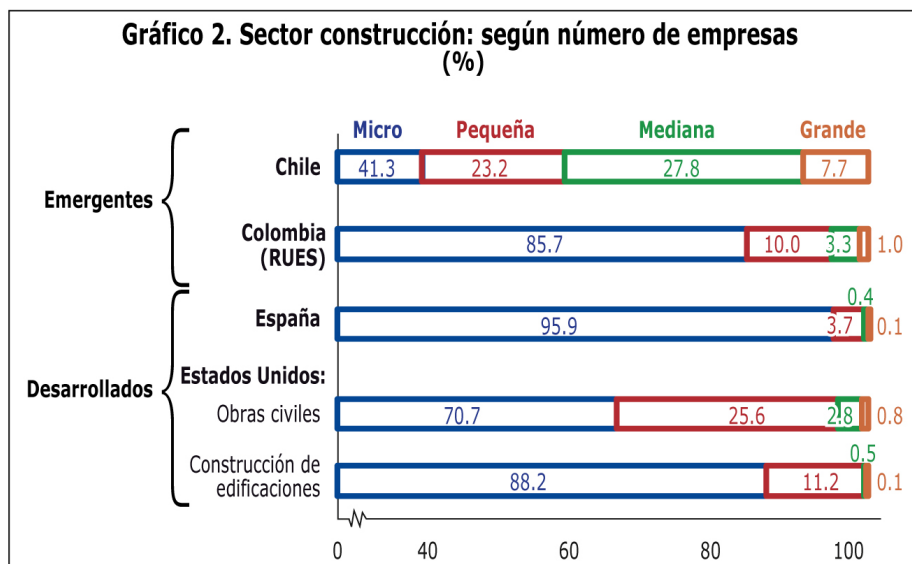
III. Se recomienda que pueda sumarse de mejor manera la experiencia acreditada bajo la forma de subcontratistas, de tal forma que el total de las experiencias de diversas mipymes les permita escalar los proyectos en los cuales aspiran a concursar.

En general, consideramos que estas aspiraciones de escalamiento en ingeniería de las mipymes, que son válidas y legítimas, también deberán acompañarse con los requerimientos de capital que ahora deben cumplir en Colombia las grandes firmas de ingeniería. Sólo de esta manera será posible que las pymes logren enfrentar simultáneamente los requerimientos de ingeniería técnica, de capital y, sobre todo, de credibilidad por parte de los contratantes y de las aseguradoras, en medio de numerosos episodios de desfalcos, quiebras y atrasos en las obras.

\* Presidente de la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (Anif). Este análisis contó con la colaboración de Alejandro Vera, Sandra Zamora y Álvaro Parga.



\*Para Estados Unidos se tienen en cuenta las empresas de hasta 500 empleados.  
Fuente: cálculos Anif con base en registros oficiales de cada país.



Nota: para Estados Unidos se toman las empresas que tienen hasta 9 empleados como micro, hasta 99 como pequeñas y hasta 500 como medianas.  
Fuente: elaboración Anif con base en registros oficiales de cada país.