Documentos de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana - Impacto de los desastres naturales en la Vía al Llano sobre el movimiento de carga

Descargar Tenga en cuenta
La serie Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana es una publicación del Banco de la República - Sucursal Cartagena. Los trabajos son de carácter provisional, las opiniones y posibles errores son de responsabilidad exclusiva de los autores y no comprometen al Banco de la República ni a su Junta Directiva.

Autores y/o editores Ayala-García, Jhorland Pérez-Ruidiaz, Danna
La serie *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana* es una publicación del Banco de la República - Sucursal Cartagena. Los trabajos son de carácter provisional, las opiniones y posibles errores son de responsabilidad exclusiva de los autores y no comprometen al Banco de la República ni a su Junta Directiva.

Fecha de publicación Martes, 22 de octubre 2024 **Enfoque**
Colombia es un país donde la carga se moviliza principalmente por carretera. Por ejemplo, en 2022 se movilizaron por el país un total de 301 millones de toneladas, de las cuales 263 millones se movilizaron por carretera, representando el 87%. Este modo de transporte ha ganado importancia con el paso de los años, pues para el 2005 el porcentaje de carga que se movilizaba por carreteras era del 80%. Lo anterior es consistente con lo que se observa en Latinoamérica, donde países como Argentina, México y Uruguay registran que más del 70% de la carga se moviliza por carreteras, al igual que sucede en países como España y Francia. Por lo tanto, resulta primordial conectar aquellas regiones con gran relevancia en distintos sectores productivos y mejorar los tiempos de desplazamiento.

La nueva vía Bogotá – Villavicencio, también conocida como la nueva Vía al Llano, es uno de los corredores más importantes del país, pues por esta vía se surte el 48% de la demanda de alimentos de Bogotá y entre el 50% y el 70% de la carne de cerdo y de res. La carretera une la capital de Colombia con Villavicencio, el cual es el centro de acopio de productos más importante de los llanos orientales por su conexión con la región de la Orinoquia y Bogotá. Esta ruta tiene 86 kilómetros con un tiempo de recorrido estimado de tres horas. Esta importante vía hace parte de la Ruta Nacional 40, la cual busca unir el Pacífico colombiano con las principales ciudades del centro del país y los Llanos orientales, atravesando desde Buenaventura (Valle del Cauca) hasta Puerto Carreño (Vichada).

Contribución
Este documento describe el movimiento de carga desde y hacia los municipios del área de influencia directa de la Vía al Llano (Bogotá, Villavicencio, Chipaque, Cáqueza, Quetame y Guayabetal). Asimismo, se evalúa el impacto que los cierres de la vía ocasionados por desastres naturales tienen sobre el movimiento de carga y los costos de transporte en esta región. Con modelos gravitacionales, siguiendo estimaciones *Poisson Pseudo Maximum Likelihood* (PPML), y utilizando tres distintas medidas para los cierres viales, se encuentra un efecto negativo y significativo entre los cierres en la Vía al Llano y el movimiento de carga (exportaciones) en los municipios del área de influencia directa y un aumento en el valor pagado por el transporte de mercancías.

La existencia de cierres en la Vía al Llano incrementa los costos de transporte en un 41,1%, mientras que un día más de cierre aumenta los fletes en promedio en 3,7%. Al examinar el efecto de los cierres de la Vía

al Llano causados por desastres naturales al desglosar las mercancías por sector, se destaca que los cultivos y plantas son los más afectados.

Resultados

En el margen extensivo, la existencia de un cierre producto de un desastre natural genera una disminución del 48,2% en el volumen de carga transportada en los municipios del área de influencia directa de la Vía al Llano. En el margen intensivo, un día más de cierre se asocia con una disminución del 5,1% en el volumen de carga transportada en promedio. Por otra parte, la existencia de cierres en la Vía al Llano incrementa los costos de transporte en un 41,1%, mientras que un día más de cierre aumenta los fletes en promedio en 3,7%. Al examinar el efecto de los cierres de la Vía al Llano causados por desastres naturales al desglosar las mercancías por sector, se destaca que los cultivos y plantas son los más afectados. Esto puede deberse a la naturaleza perecedera y rápida descomposición de estos productos. Si la vía sufre un desastre, se incrementa el tiempo de viaje y puede dañarse estos productos. Se identifica que los desastres naturales alteran considerablemente la dinámica del comercio, presentando desafíos adicionales para sectores específicos, como la agricultura.

Fuente: https://d1b4gd4m8561gs.cloudfront.net/es/publicaciones-investigaciones/documentos-trabajo-economia-regional-urbana/impacto-desastres-naturales-via-llano