

ÚLTIMAS NOTICIAS: Otro joven chino se electrocuta con su iPhone y queda en coma

Share 1 Tweet 2 Share 0 Share 0 Share 0 Email 0

ECONOMIA > INFRAESTRUCTURA / Viernes, Julio 19, 2013

Carrotanques, el dolor de cabeza de los usuarios en las vías



Bogotá_ El transporte de hidrocarburos por las vías del país es un negocio que, entre los círculos de poder, no representa un problema, pero que los usuarios padecen todos los días. A pesar de los avances en las carreteras, los tiempos de movilización son mayores.

Carrotanques, responsables en el estado de las vías

- Hay atraso en 40 licitaciones de carreteras terciarias: INVÍAS
- El mal estado en las vías le cuesta 35% más a transportadores

“Los trayectos se han vuelto más complicados debido al constante crecimiento de las tractomulas en las vías. Si se analiza un trayecto como Bogotá-Villavicencio, hace cinco años se demoraba un viaje unas tres horas, hoy la situación es muy diferente y nos demoramos 5 horas, eso sin contar algún bloqueo”, dijo José Yesid Rodríguez, director de la Asociación para el

Desarrollo Integral del Transporte Intermunicipal (Aditt).

Pero además, la producción de petróleo, que viene en constante crecimiento, requiere de facilidades que brinden rapidez, confiabilidad y sean más baratas para el transporte de hidrocarburos. “Lo que hay que utilizar es lo que sea eficiente para el negocio. El mundo está cobijado por los oleoductos. Este es un fenómeno que ya se vivió en el país cuando la industria del carbón cambió las tractomulas por las ferrovías”, dijo Leonardo Ronderos, director de Fedelog.

Según datos de la Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga por Carretera (Asecarga), el sector petrolero demanda unas 6.500 tractomulas. Si se tiene en cuenta que en promedio estos vehículos tienen un largo de 20 metros, sumados todos en una fila sumarían 130 kilómetros, es decir, se cubriría la vía Bogotá-Villavicencio y sobrarían 30 kilómetros.

El sector, como lo afirma el último informe ‘Situación Automotriz’, de Bbva Research, ha venido creciendo desde 2009, impulsado por el aumento de la producción petrolera del país principalmente. El estudio dice que la importación de vehículos comerciales ha ganado participación desde 2009, cuando significaron un 23% del total, mientras que hoy tienen un peso del 29%.

Hay que mencionar que el año pasado, de cada 100 tractomulas vendidas en el país, 70 trabajaban en el sector hidrocarburífero.

Un paño de agua tibia es que, según la investigación de Bbva Research, para este año y el próximo la importación de estos vehículos se mantendrá, lo cual hace prever que el sector llegó a su madurez.

Sin embargo, en las vías del país se seguirá presentando el deterioro de la infraestructura por el peso de los vehículos, y la demora en el tráfico ya que las petroleras aún necesitan mover su crudo y sus productos derivados. Ecopetrol, Pacific Rubiales, Petrominerales, entre otras, han venido anunciando que necesitan de estos carrotanques para se que traiga desde los puertos de la Costa el diluyente para los crudos pesados y para mover en trayectos pequeños el petróleo desde el campo, hasta la entrada al oleoducto.

El transporte de crudo está cambiando

Los representantes de Asecarga han venido manifestando su preocupación en los últimos meses porque estiman que con la entrada del Oleoducto Bicentenario y la expansión de los otros ductos principales del país, perderían espacio. Sin embargo las empresas productoras de petróleo han asegurado que seguirán demandando tractomulas para mover sus crudos desde el campo hasta la entrada al oleoducto. También seguirán transportando diluyente, producto necesario para alivianar los crudos extrapesados, desde los puertos de la Costa Norte, hasta los campos de los Llanos, como lo anunció recientemente Ecopetrol. Con estas alternativas, se tratará de evitar que salgan al rededor de 2.500 tractomulas del sector que tenían al borde del paro de transportadores hace poco más de un mes.

Las opiniones

José Stalin Rojas

Dir. Observatorio de Transporte de la U. Nacional

“A pesar de que el transporte de hidrocarburos en vehículos ya llegó a su etapa de madurez, el sector va a seguir creciendo, pero a un ritmo más lento”.

Jairo Herrera Murillo

presidente de asearga

“De las tractomulas se requieren para atender la demanda actual unos 4.000, luego la sobreoferta es del 45% del total del parque”.

Camilo Marulanda

Presidente de Cenit

“Sale más barato mover por oleoducto. Si se mueve desde los Llanos, hasta Coveñas cuesta entre US\$7 y US\$8 cada barril. En cambio si lo lleva por camión le costaría US\$24.

Esteban Guerra Camargo

hguerra@larepublica.com.co

Publicidad



Lo + Leído

1. Carrotanques, el dolor de cabeza de los usuarios en las vías
2. Nutresa crece como multilatina con la compra de ‘peso pesado’ en alimentos
3. Más inversión en nómina y una hinchada que compra, los secretos de Nacional
4. Plan de Ordenamiento Territorial será determinante para jalonar la construcción
5. El más grande de los SUV lo tiene la coreana SsangYong