

Infraestructura

NOTICIAS A UN CLIC

Boom de adjudicaciones e inicio de obras de infraestructura

Desde agosto las veredas del país tendrán más herramientas para acceder al servicio de agua

Gremios alertan por la baja inversión de Electricaribe



Facebook



Twitter



Google +



LinkedIn

Viernes, Julio 22, 2016

La red férrea transporta 26% del total de la carga nacional



Bogotá El paro camionero hasta el momento ha dejado varias preguntas, una de ellas es ¿qué pasa en Colombia con el transporte multimodal?, ¿qué pasa con los modos de transporte por vía fluvial o férrea?

La realidad es que más de 73% de la carga es transportada por modo carretero, es decir por camiones y tractomulas, de acuerdo a un informe de ProColombia. Luego sigue el modo férreo con una participación de 26%; la vía fluvial tiene 1%; y el aéreo o cabotaje menos de 1%.

Aunque el transporte férreo tiene una participación más alta en comparación con los otros modos de movilización de carga, no tiene los resultados ni las cifras que se esperan, y menos cuando se habla de que Colombia debe llegar a tener un transporte multimodal para ser competitivo.

De acuerdo a la información y opinión de los expertos, muchas vías férreas han venido en decadencia desde hace varios años, quitándole protagonismo a este tipo de transporte que cada día cuenta con menos kilómetros de ferrocarril.

Francisco Suárez, experto en infraestructura y movilidad, dijo que “siempre se ha dicho que para algunos casos específicos, el transporte de carga puede resultar bastante competitivo, por ejemplo para los generadores de carga y para la competitividad del país, porque disminuye costos. Para que el transporte férreo funcione necesita soluciones y que permitan la conexión con otros modos de transporte por ejemplo con los puertos, algunas vías de carretera o transporte fluvial”.

Y es que el periodo más importante del sistema férreo, según los expertos, se registró en los años 60, cuando habían más de 3.400 kilómetros de líneas para los ferrocarriles. Pero, ahora solo hay 794 kilómetros distribuidos en diferentes vías ubicadas en la zona norte, centro y occidente del país. (Ver gráfico)

Por su parte el carretero y fluvial tienen cada uno 203.392 y 18.225 kilómetros respectivamente, lo cual establece una longitud total para transportar carga con más de 222.000 kilómetros en todo el país.

El Plan Maestro Intermodal (Pmti) establece que se va intervenir en cinco vías en las próximas dos décadas con el fin de que este tipo de transporte vuelva a ser protagonista. En total serían más de 1.769 kilómetros los intervenidos por el Pmti.

Javier Díaz, presidente ejecutivo de Asociación Nacional de Comercio Exterior (Analdex) aseguró que “en los años 60 abandonamos el ferrocarril y nos pasamos a los camiones. Es hora de recuperar ese sistema de transporte porque es una buena vía para transportar carga de gran peso y volumen”.

En cuanto a las vías intervenidas, se espera que en la primera década (2015-2025) se desarrollen tres proyectos férreos como por ejemplo el tren del Pacífico, el cual tendría 410 kilómetros y una inversión de \$2,7 billones. También se sumaría otro proyecto que es el de Bogotá-Belencito, el cual con variantes tendría 257 kilómetros y una asignación de \$700.000 millones. Finalmente, la red básica férrea de La Dorada- Chiriguaná, que también incluiría variantes, poseería 522 kilómetros y una suma de \$700.000 millones.

Por su parte, en la segunda década (2025-2035), la idea del Pmti es que se desarrollen dos proyectos, entre ellos sumarían 580 kilómetros. Uno de ellos sería el Tren del Carare, que comprendería 420 kilómetros y una inversión de \$5 billones, mientras que el Tren de San Juan del Cesar y Puerto Dibulla tendría 160 kilómetros de longitud y una inversión de \$1 billón.

¿Qué se transporta y cuánto?

El producto que es el principal motor del transporte férreo en Colombia es el carbón. De acuerdo a los datos, en 2003 casi 42,8 millones de toneladas fueron transportadas por medio de los ferrocarriles, de esta suma 37.000 fue de algunos productos como materia prima o insumos. Mientras que las toneladas de carbón totalizaban más de 42,7 millones, lo cual representaba casi 99% de la carga.

Luego de 11 años, la tendencia ha sido la misma. Según el informe, entre 2002 y 2013 el volumen de la carga aumentó 147,4%, al pasar de 31 millones de toneladas a 76,7 millones de toneladas. Por su parte, la carga de carbón paso de 31 millones toneladas en 2003 a 76,6 millones de toneladas.

Para Alfonso Saade Mejía de la Federación Nacional de Productores de Carbón, el mineral representa una alta importancia porque “impulsa este tipo de transporte. Sin embargo, es importante mencionar que el sistema todavía no es sostenible, porque no está compitiendo con toda la capacidad que se necesita, falta la construcción de vías férreas y la recuperación de otras”.

Se viene el Tren de cercanías a Soacha

Una vez más el Tren de cercanías vuelve a ser protagonista. En estos días, el secretario de movilidad de Cundinamarca, Andrés Díaz, dio a conocer que en los primeros días de agosto se va a presentar una propuesta a la empresa privada, con el fin de que se pueda establecer una APP para conectar a Soacha con Bogotá, y también a Faca con la capital. De este tipo de proyectos para mejorar la red férrea se viene hablando desde 2013, con algunos presupuestos que rondarían \$5,5 billones, pero el plan no tuvo futuro, ya que se le dio prioridad a las distintas fases de Transmilenio.

Las opiniones

Francisco Suárez

Experto en infraestructura

“La diferencia entre el transporte carretero y el férreo es que este último puede bajar los costos de la carga tres o cuatro veces”.

Javier Díaz

Presidente Ejecutivo de Analdex

“Es necesario ver cómo se recupera el modo de transporte férreo para mover carga de gran peso y volumen en el país, no solo carretero”.