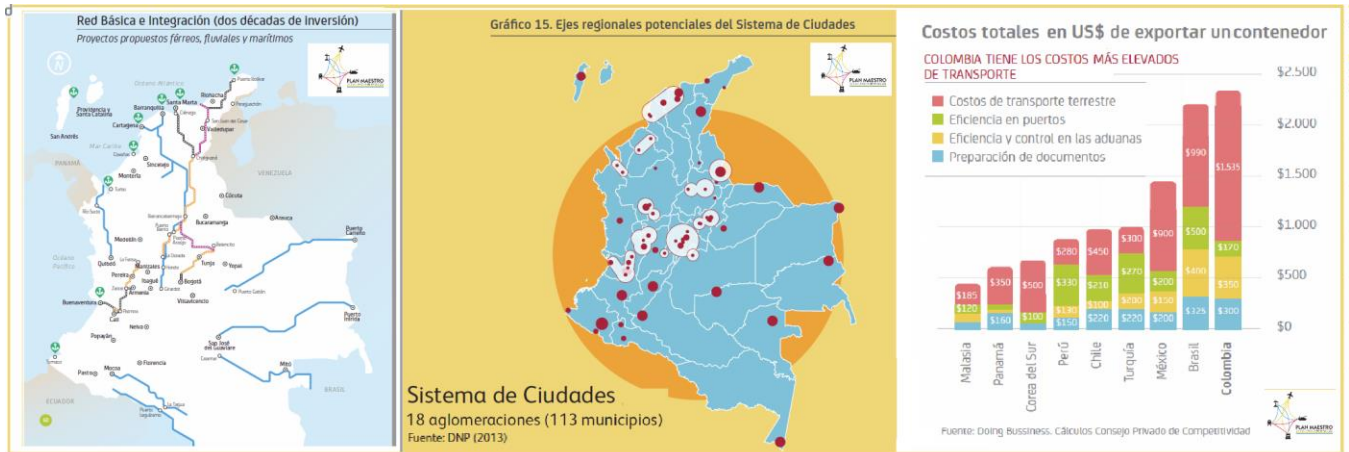


Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal



Por Gonzalo Duque-Escobar

El Gobierno Nacional, estructuró el Plan Maestro de Transporte Intermodal PMTI 2015-2035, sobre las necesidades en infraestructura y transporte de carga con una visión estratégica del sector a largo plazo. Según este, Colombia tendrá una red vial primaria que le garantice al sector camionero una infraestructura eficiente, para operar con velocidades de 60 a 80 km/h según se trate de terreno montañoso o llano, donde las 4G podrían generar beneficios reduciendo tiempo de transporte hasta el 30%, y aunque considera que una reducción del 1% en el costo “ad valorem” de los fletes, puede aumentar las exportaciones entre 6 y 8 veces, persiste en el modo carretero para salir al mar y abandona la interacción del sistema con ferrocarriles e hidrovías como fundamento de la intermodalidad.

De otro lado, el estudio “Destrabando las Arterias...” BID (2010), al considerar el impacto del transporte en el comercio de América Latina y el Caribe, había sentenciado que una reducción en sus costos, permitiría incrementar las exportaciones, señalando de paso que por cada reducción del 10%, se produciría un aumento tres veces superior de aquéllas. Esto, dado que según las estimaciones más conservadoras la cantidad de productos importados y exportados crecería entre el 9% y el 10%; y en un escenario favorable más del 60%, puesto que la expansión asociada a dicha reducción sería mayor en los productos manufacturados (66,3%) y los minerales y metálicos (69,2%), que en los productos agrícolas (54%).

Si una reducción de los costos de transporte, no sólo incrementa el volumen del comercio de la Región Andina de Colombia, sino que también diversifica los bienes transados; entonces ¿cuál es el modelo que propone implementar el PMTI que ponga los costos de transporte en el centro de la agenda comercial colombiana, y se traduzca en beneficios significativos por volumen y diversificación del comercio? Debo confesar que ni veo cómo ni encuentro el carácter Intermodal en el PMTI, puesto que se olvida de Urabá y de la expansión del modo ferroviario para conectar la Red Central y la Red del Pacífico, además de apostarle al modo carretero y de poner a competir ferrocarril carretera y río, a lo largo del Magdalena.

Para valorar la eficiencia modal entre el sistema Carretero, Férreo y Fluvial, partiendo del presupuesto de que la capacidad de carga por viaje es de 5000 ton en un convoy, 2500 ton en tren y 30 ton en tractomula, dado que por cada HP de potencia en cada medio, se mueven 1000 kg por agua, 500 kg por ferrocarril y 150 kg por carretera, tales diferencias hacen que respecto al modo carretero que solo tiene competencias en repartos, la hidrovía resulte 6 veces más económica y el tren de 3 a 4 veces. Adicionalmente, mientras el mayor tiempo de viaje desfavorece la hidrovía, el uso del tren para llegar a los mares de contarse con carga suficiente como sería la del carbón, resultaría fundamental por ser competente en tiempo y costos, con un doble propósito: salir del

altiplano a los dos mares en Urabá y Buenaventura, y alimentar la hidrovía desde sendos puertos de contenedores ubicados en la Virginia y el Altiplano, por ser los dos centros de gravedad de generación de carga de la Región Andina.

Pero en materia de trenes, aunque el PMTI considera que sólo son factibles priorizarlos asegurando por la vía privada una integración vertical entre una mina de carbón y su transporte, olvida que las reservas de petróleo se acabarían en seis años y no propone una política pública alterna soportada en la locomotora del carbón andino, como estrategia para viabilizar el sistema intermodal y darle sentido al dragado del Magdalena, ya que en materia de conexiones férreas entre el centro y el occidente del país, el PMTI únicamente acaricia la idea de un túnel por La Línea, obra que seguramente será el que propone ODINSA para pasar tractomulas en un planchón férreo, desconociendo el Ferrocarril Cafetero ya inscrito en el PND 2014-2018 además de la imperiosa necesidad de alimentar con trenes la Hidrovía, y olvidando impulsar el Corredor Férreo del Cauca urgido no solo de la variante por Loboguerrero, sino también de su extensión hasta Urabá donde avanza Antioquia con sus grandes megapuertos.

Profesor Universidad Nacional de Colombia. <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref.: La Patria. Manizales, 2015.06.20]. Imagen PMTI

Relacionados:

Colombia mira a la Cuenca del Pacífico. Duque Escobar, Gonzalo (2011) Cartagena de Indias, Colombia. <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/1/gonzaloduqueescobar.201151.pdf>

Eje cafetero y Transporte Intermodal. Duque Escobar, Gonzalo (2016) Comité de Ecorregión Eje Cafetero. Alma Máter. UTP <https://godues.wordpress.com/2016/03/08/eje-cafetero-y-transporte-intermodal/>

El Ferrocarril Cafetero por el Norte del Tolima para la Intermodalidad de Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2016) In: Sesión Conjunta de Asambleas de Caldas y Tolima, 29/04/2016, Fresno <http://www.bdigital.unal.edu.co/51663/7/ferrocarrilcafeteroporelnortedetolima.pdf>

Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad. Duque Escobar, Gonzalo (2015) La Patria – <http://www.bdigital.unal.edu.co/47753/1/Ferrocarrileshidroviaseclavesparamultimodalidad.pdf>

Impactos del nuevo Canal de Panamá Duque Escobar, Gonzalo (2016) La Patria – <https://godues.wordpress.com/2016/07/04/impactos-del-nuevo-canal-de-panama/>

Pacífico colombiano. Duque Escobar, Gonzalo (2016) [Objeto de aprendizaje – Teaching Resource] – See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/52158/1/pacificocolombiano.pdf>

¿Para dónde va el Magdalena?. Duque Escobar, Gonzalo (2015) In: III Foro público, 23-09-2015. Honda, Tolima. <http://www.bdigital.unal.edu.co/51046/7/paradondevaelmagdalena.pdf>

Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura De Transporte PEIIT. Ministerio de Transporte (2014) https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/PEIIT

Plan Estratégico Intermodal y Plan Maestro de Transporte. Juan Martin Caicedo (2015) CCI. Foro: “La infraestructura logística y de transporte en el mundo y la articulación de Colombia” http://www.cesa.edu.co/El-Cesa/Pdfs/Juan_Martin_Caicedo.aspx

Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) Ministerio de Transporte de la República de Colombia (2015)

Sistema Bimodal Cafetero: ferrocarril y carretera para integrar la Región Andina. Duque Escobar, Gonzalo (2014) <http://www.bdigital.unal.edu.co/39715/1/gonzaloduqueescobar.201429.pdf>

Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2015) Manizales, In: Día del Medio Ambiente, 12, 06, 2015, IUC- <http://www.bdigital.unal.edu.co/49795/>

Imágenes de complemento:



Ferrocarril Interoceánico Verde entre Urabá y Cupica e Hidrovía del Atrato, un paso para conectar los mares colombianos.



Corredores logísticos para la Región Andina de Colombia, por el Cauca, el Magdalena, el Orinoco y el Amazonas. Estos corredores logísticos, a diferencia de un paso interoceánico, valen por la cadena de valor en el recorrido.