

Reflexiones sobre el Plan de Ferrocarriles

POR: FERNANDO REY VALDERRAMA*

Desde la expedición del documento Conpes 3984 de 2020, por parte del Gobierno Nacional, los Ingenieros ferroviarios y ciudadanos interesados en el transporte de carga por tren, hemos seguido con atención el nuevo desarrollo del modo férreo y las estrategias de integración que se deben implantar con puertos y carreteras. Varias agremiaciones y el sector privado creen que se abrirá un mejor horizonte para la recuperación de los ferrocarriles, más aún al publicarse el *Plan Maestro Ferroviario* y anunciar el trámite de una Ley que trazará el rumbo que debería permitirle al ferrocarril ser competitivo.

En inciso 4º Diagnóstico del Conpes 3984 se lee: “En materia de infraestructura de transporte y de comercio, la ENL de 2018 identificó que la principal problemática que debe atender el Gobierno nacional, para mejorar la eficiencia logística nacional, es el desarrollo de obras de mejoramiento en infraestructura carretera, fluvial, férrea, portuaria y aeroportuaria. Esta problemática genera altos costos para las empresas debido al limitado desarrollo del transporte intermodal (DNP, 2018).”

Más adelante continúa: “Con el objetivo de ampliar la red y conectar los grandes centros de producción y consumo, el Gobierno nacional ha buscado rehabilitar y poner en operación la infraestructura férrea que se encuentra inactiva por medio de contratos de asociación público-privada (APP) de iniciativa privada. Sin embargo, al cierre del 2017 se presentaron ante la ANI 30 proyectos para la construcción, mantenimiento y operación de corredores férreos a escala nacional, entre carga y pasajeros sin que a la fecha dichos proyectos cumplan con la totalidad de requisitos establecidos.”



La primera reflexión es que el Gobierno creyó en que solamente a través de las APP se lograría rehabilitar los corredores férreos identificados como productivos: La Dorada – Chiriguaná, Bogotá – Belencito y la ferrovía entre Buenaventura y La Felisa (cuya concesión terminó en un engorroso lío jurídico que a la fecha no se desata) y el tramo entre Zaragoza y Caimalito, a cargo de la Sociedad Tren de Occidente, que se encuentra en construcción en una longitud 30,22km. Lastimosamente, el resultado no fue el esperado y el ejecutivo ha tenido que destinar algunos recursos para mantenerlos y garantizar el paso de algunos trenes diarios.

Las 30 propuestas recibidas por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se han desestimado (panorama desalentador para la empresa privada) y será imposible su éxito porque la participación del Estado no guarda proporción con la inversión que exige un

plan de recuperación de los tramos claves para el desarrollo del país. Atribuir las falencias solo a los proponentes no se ajusta a la realidad. En Europa y Asia, por ejemplo, las concesiones de ferrocarriles se dan por 50 años y el porcentaje de participación monetaria hasta un 50% del valor del proyecto. Es que, sin una voluntad decidida por parte del gobierno, nunca recuperaremos ese modo de transporte.

“ Para el ferrocarril de Bogotá – Belencito, el Estado invirtió mediante contratos anteriores al 2019 cerca de \$250.175 millones que rescataron el corredor gravemente afectado por el fenómeno de “La Niña”. ”

El 24 de abril de 2021, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) convocó a un concurso de méritos abierto para desarrollar de manera integral la estructura institucional del modo férreo, incluyendo las capacidades técnicas, legales, administrativas, presupuestales y financieras requeridas en el corto, mediano y largo plazo. Lamentablemente la convocatoria fue declarada desierta y ahora se pretende, mediante un contrato interadministrativo, ejecutarlo con la actualización del Plan Maestro de Transporte Intermodal y el Plan Maestro Fluvial.

Esperemos que en desarrollo de ese estudio y en consonancia con el Plan Maestro Ferroviario se consiga, entre otros resultados, definir normas técnicas propias que le permitan a Colombia disponer de un reglamento único de construcción, mantenimiento de la infraestructura y de operación de trenes, los cuales son fundamentales para integrar el sistema entre sí y con otros modos de transporte. En la actualidad existen varios reglamentos de movilización de trenes expedidos por cada operador.

En noviembre anterior y muy publicitado se presentó el Plan Maestro Ferroviario diseñado para proyectar el devenir del ferrocarril en Colombia, basado en la estrategia de la integración con puertos y carreteras. Pero no definió metas específicas y recursos para acometer los programas de recuperación como, por ejemplo, el de la Red del Pacífico cuya operación desde hace 22 años ha tenido todos los obstáculos posibles: los cuatro concesionarios en ese lapso y con una inversión oficial cercana a \$148 millones de dólares no pudieron rehabilitar uno de los corredores que integraban 498Km desde Buenaventura, Cali, Zarzal hasta La Tebaida, este último considerado como puerto seco en el departamento del Quindío e integrado al proyecto del Parque Logístico del Eje Cafetero.

Esa falta de conectividad no permitió dinamizar la economía vallecaucana, dejó a Buenaventura sin el beneficio de los trenes y desperdició su capacidad de puerto de exportación de mayor futuro para el mercado hacia países del Pacífico como India, China y Japón.

Por otra parte, el Plan Maestro no informa cómo devolver la competitividad a Bogotá- Región, Cundinamarca y Boyacá, utilizando el ferrocarril para integrarse a los puertos del Atlántico y transportar millones de toneladas que produce el altiplano representadas en carbón coque, acero, cemento, hierro, alimentos y otros productos.





El corredor Bogotá – Belencito no puede dejarse aislado, debe volver a salir al mar. Cabe señalar que el PMF definió que la conexión entre Bogotá y la costa atlántica “debe hacerse a través del Ferrocarril de El Carare y no por el tramo Bogotá – La Dorada” ¿al elaborar el Plan Maestro se consultaron los estudios que sobre el ferrocarril de El Carare adelantó en su momento la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia? ¿Por qué no se propuso evaluar, por ejemplo, una variante de Tocancipá hacia Facatativá y unirla al corredor que llega a La Dorada?. Aun así, un grupo de empresarios privados, expertos técnicos ferroviarios y financieros de Alemania, China, España y Colombia presentaron una iniciativa privada (IP) asumiendo todos los costos y riesgos sin demandar inversión alguna por parte del gobierno para rehabilitar y operar el Ferrocarril de Cundinamarca. El resultado: la propuesta fue negada igual que las otras 29.

Otra perla: si un ciudadano desprevenido visita el majestuoso puente de 800 metros de luz sobre el río Magdalena entre Puerto Salgar (antes Puerto Liévano)

y La Dorada, diseñado para compartir el paso de trenes y otros automotores, se encuentra con que la vía férrea se arrinconó con el fin de ampliar el espacio para los carros.

Parece que la alcaldía de La Dorada viendo que no volvieron a pasar trenes, optó por construir un bordeillo impidiendo el cruce de locomotoras y trenes; no hubo doliente en el gobierno que atajara esa omnimoda determinación ni se vislumbra la restitución, una falta de coordinación de no creer. Es el mundo extraño de Subuso.

El Plan Maestro Ferroviario resaltó los logros conseguidos en los trayectos Dorada– Chiriguana – con longitud de 524kms y Bogotá - Sogamoso con 264kms. El primero denominado corredor central tuvo una inversión cercana a los \$78.800 millones de pesos y el ferrocarril a Boyacá de \$69.740 millones según el contrato N° VE-001 de 2019, cuyo objeto contempló “*obras de mantenimiento, conservación de la vía férrea, su administración, vigilancia, señalización, control de tráfico, operación y demás actividades complementarias*”. La tarea del área operativa de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), consiguió que desde el año 2018 se movilizaran 222.000 toneladas de carga y también pasajeros.

Para el ferrocarril de Bogotá – Belencito, el Estado invirtió mediante contratos anteriores al 2019 cerca de \$250.175 millones que rescataron el corredor gravemente afectado por el fenómeno de “La Niña”. Es decir, al día de hoy, se han efectuado inversiones por valor cercano a los \$320.000 millones de pesos.

¿Pero qué va a pasar a futuro? Informa la ANI, en respuesta a un derecho de petición, que el propietario del corredor Bogotá a Belencito es el Instituto Nacional de Vías y que “*el corredor será regresado (sic) a esa entidad en condiciones de operación, para que el Instituto Nacional de Vías (Invias) decida sus condiciones de operación y mantenimiento para la posible (sic) prestación de los servicios de transporte de carga y pasajeros a terceros operadores interesados y que cumplan con los requisitos de habilitación y operación*”.

¿Tiene esa entidad la capacidad técnica y presupuestal para asumir esa responsabilidad? Escapa al análisis que, durante el tiempo de pandemia, por el corredor La Dorada – Chiriguana se movilizaron 33.300 toneladas de carga mientras que por Bogotá – Belencito se transportaron 41.700 toneladas en el mismo período, es decir, 8.400 toneladas más.

“ Es necesario crear un ente administrativo exclusivo para el sistema ferroviario en todo su ámbito, ajeno a la intriga política y con participación de expertos en diferentes áreas. ”

Estaba previsto que, a partir del 16 de abril de este año, debería estar en funciones los nuevos contratistas para atender, bajo el mismo esquema, los dos corredores y continuar su operación. Para el efecto se abrió la licitación No. VJ-VJE-LP-01-2020, sin embargo, sin razón conocida, el 19 de marzo de 2021 la entidad informó que el proceso se había cancelado. Con esta medida las dos ferrovías quedaron inactivas hasta finales del pasado mes de julio.

Esta decisión administrativa castigó al ferrocarril. Durante tres meses quedaron expuestos los bienes muebles e inmuebles al vandalismo que empezó a atacar las casetas de pasos a nivel y robo de materiales de las carrileras. ¿Qué justificó cancelar la licitación? ¿Por qué se buscó dejar aparte el corredor de Bogotá a Belencito? Esta decisión dejó un enorme desasosiego entre empresarios y generadores de carga y de quienes apuestan por la integración para revivir del ferrocarril.

Entonces, contrariando el PMF en materia de integración, expedido por el gobierno nacional, ¿tendremos un corredor bajo la égida de la ANI y el otro por cuenta del Inviás?

Preocupa que todos los proyectos en etapa de diseño, como el ferrocarril regeometrizado del Pacífico, tren de cercanías de Cali, tren del Caribe, Regiotram del Norte (Zipaquirá – Bogotá), la conexión del Parque Logístico del Eje Cafetero, el ferrocarril a Urabá y otros para su puesta en marcha sean objeto de iniciativas privadas o de asociaciones público privadas, entre otras por la potísima razón de no ser aprobadas.

Para una mayor y decidida participación del Estado en los programas ferroviarios, además de las señaladas antes, es necesario crear un ente administrativo exclusivo para el sistema ferroviario en todo su ámbito, ajeno a la intriga política y con la participación de expertos en las diferentes áreas. Y, por otra parte, que los gobiernos dejen de ser proclives a las carreteras y miren también al ferrocarril con el mismo empeño, para ello revertir más en las vías férreas según la participación que recibe de las concesiones. ▲



Puente Puerto Salgar-La Dorada

* Fernando Rey Valderrama. Ingeniero Civil, Especialista en Transporte Ferroviario. Consultor en Infraestructura y Transporte Masivo urbano de pasajeros y carga. Integrante Comisión de Infraestructura de Transporte de ACIEM.