

# Corredor férreo La Dorada – Chiriguaná, columna vertebral de la reactivación férrea en Colombia

POR: LUIS EDUARDO ACOSTA MEDINA\*

**E**n medio de aplausos y gran euforia de los más de 300 invitados de la comunidad, autoridades locales y regionales, así como empresarios del sector de infraestructura, y con la presencia del presidente de la República, Gustavo Petro Urrego; Carlos Bueno, representante legal de la Concesión Línea Férrea Central y Óscar Javier Torres Yarzagaray, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), firmaron a bordo de una locomotora, en la estación Ferroméxico en La Dorada, el contrato de concesión por 10 años para la construcción, rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y operación del corredor ferroviario ubicado entre ese municipio caldense y Chiriguaná, en el departamento del Cesar.

*“Cuando la gente ve el tren andando, sabe que arrancó. Y esa era la idea que yo quería dar a todo el país, que el tren arranca y arranca aquí”, dijo el jefe de Estado quién recalcó: “Da gusto inaugurar esta primer APP, le llamamos primera concesión de línea férrea por APP y ahora empieza la modernización de la línea”.*

Como lo dijo el presidente de la República, se trata de la primera Asociación Público-Privada (APP), por medio de la cual se materializa la estrategia de reactivación férrea puesta en marcha por el Gobierno Nacional que propiciaría una reducción, en promedio, de 20% de los costos de transporte en el país, el aumento de la competitividad, el fortalecimiento y la optimización de la cadena logística de mercancías en el país.

Pero ¿por qué la firma del contrato de concesión de la primera APP férrea La Dorada – Chiriguaná, es considerada la columna vertebral de la reactivación ferroviaria de Colombia?



La estructuración, licitación, adjudicación y puesta en marcha del proyecto La Dorada - Chiriguaná y su explotación bajo un esquema de Asociación Público-Privada (APP) es una apuesta del Gobierno Nacional para hacer realidad no sólo la reactivación ferroviaria, sino también propiciar una disminución de los costos de transporte e impulsar el comercio exterior del país.

Es una verdadera apuesta del Estado, considerando que el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) de Colombia, definió una red básica de infraestructura intermodal para fortalecer el comercio exterior,

el desarrollo regional y mejorar la competitividad el país, y que dentro de esa red se priorizó en el modo férreo el corredor La Dorada – Chiriguaná. La ANI inició en 2017 la estructuración del proyecto mediante convenio interadministrativo 024 de 2017 firmado con la FDN.

*“Propiciaría una reducción, en promedio, de 20% de los costos de transporte en el país, aumento de competitividad, fortalecimiento y optimización de la cadena logística de mercancías en el país.”*

De igual manera, el Plan Maestro Ferroviario de Colombia (PMF), así como los estudios resultantes de la Fase I del convenio 024 de 2017 contratados por la ANI, establecen que el funcionamiento del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná, permitiría un crecimiento económico del país y una implementación relativamente rápida al ser un corredor existente y con una demanda potencial importante.

## A diversificar la carga

Además de ser una oportunidad, es a la vez un reto, porque debe contribuir a diversificar la matriz de carga susceptible de ser transportada a través del tren. Durante la última década, si bien el ferrocarril logra una participación modal importante en el reparto de carga en Colombia, el principal producto movilizado ha sido el carbón, a través del corredor concesionado entre el municipio de Chiriguaná, y Santa Marta, capital del departamento del Magdalena.

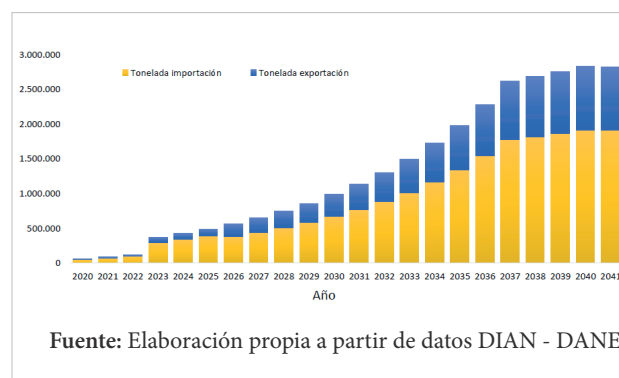
*“El costo por tonelada transportada por kilómetro es mucho menor en el tren que en la tractomula. Luego, el eje*

*central del transporte de carga de Colombia debe ser el tren. La tractomula no es que se vaya, porque se necesita, dado que en todas partes no se puede construir modo férreo, pero el modo férreo troncal debe ser la prioridad”,* afirmó el presidente Petro en La Dorada.

Por esa razón, la prioridad del Gobierno es diversificar la carga. Según el estudio de demanda elaborado en la estructuración técnica, en el proyecto APP del corredor ferroviario La Dorada – Chiriguaná se estimó, en un escenario conservador, un total de 2,8 millones de toneladas de carga para transportar en el corredor, en un escenario a largo plazo de 20 años.

En la medida que se mejore la cadena logística alrededor del modo férreo en este corredor, y se logre el transporte de la carga que es sensible a los procesos de manipulación y alistamiento, y que requiere condiciones especiales para el almacenamiento y consolidación, la demanda del proyecto en un escenario optimista podría alcanzar las casi 5 millones de toneladas por año en el mismo plazo, cumpliendo así con las expectativas del presidente de la República.

**Gráfico 1.** Estimación de movilización de carga en toneladas para importación y exportación por año – Escenario conservador



Sobre el escenario base del proyecto se tiene que la mayoría de carga a transportar es principalmente de importación como se muestra en la gráfica. El tipo de carga que se espera sea movilizado en este corredor, corresponde principalmente en su orden a contenedores, graneles sólidos, carbón y carga suelta.

## La concesión

El contrato de concesión, el cual estará a cargo de Línea Férrea Central, consorcio que ganó la licitación de la primera APP férrea, está conformado por Ortiz Construcciones y Proyectos S.A., con el 75% de participación, Transporte Ferroportuario de Colombia – Transferport S.A.S con el 15%, C.I. y Colombian Natural Resources I SAS con el 10%. Un consorcio con mayoría de participación española, Ortiz Construcciones y Proyectos S.A., grupo con más de 60 años de experiencia en el desarrollo de infraestructura en 12 países, principalmente, en España, Colombia, Estados Unidos, México, Panamá y Japón.

*“Además de ser una oportunidad, es a la vez un reto, porque debe contribuir a diversificar la matriz de carga susceptible de ser transportada a través del tren.”*

La concesión contempla la rehabilitación, mejoramiento de la infraestructura férrea y construcción de la infraestructura logística necesaria para mejorar y consolidar la prestación del servicio de carga entre La Dorada y Chiriguaná, un corredor de 526 kilómetros, que tiene una inversión prevista de \$3.4 billones (a precios de dic/2023), que va a generar 32.000

empleos entre directos e indirectos, que permitirá disminuir 37.000 toneladas de CO2 al año y beneficiará a 400.000 personas en 25 municipios que comparten el corredor en los departamentos de Caldas, Antioquia, Santander, Norte de Santander y Cesar.

Además, permitirá conectar con el tramo norte concesionado a Ferrocarriles del Norte de Colombia, Fenoco S.A., así como realizar la puesta en punto, operación y mantenimiento del material rodante a cargo de la Nación.

Aunque mediante los contratos de obra pública se ha logrado mantener operativo el corredor ferroviario La Dorada - Chiriguaná, con la firma del contrato de concesión se logrará mejorar las especificaciones técnicas de la vía férrea, mejorando las velocidades operacionales, y construyendo infraestructura logística adecuada para la integración intermodal.

También se logrará construir infraestructura para el mantenimiento preventivo y correctivo del material rodante, y edificios para la administración y el control de tráfico, así como la implementación de un sistema de señalización, control y comunicaciones, que en conjunto permitirá una mayor eficiencia y competitividad del modo férreo.

Para este proyecto se han definido tres unidades funcionales:

Unidad Funcional	Descripción
Unidad funcional 1	Es el corredor del proyecto comprendido entre los municipios de La Dorada, en el Departamento de Caldas, y Chiriguaná, en el Departamento del Cesar con sus respectivos ramales. Esta Unidad Funcional corresponde a la sumatoria de las Unidades Funcionales de vía férrea una vez se inicie la etapa de operación y mantenimiento.
Unidad funcional 2	Son las estructuras necesarias para el manejo y control de las operaciones férreas en el corredor del proyecto (un edificio administrativo y centro de control de operaciones, un taller pesado, un taller liviano, sistema de comunicación, señalización y control).
Unidad funcional 3	Corresponde a la infraestructura logística, la cual incluye el centro de transferencia de carga.

Descripción unidades funcionales del proyecto

## CIFRAS CLAVE

**El valor de Capex y Opex del proyecto se presenta a continuación:**

- Capex: 2,6 billones de pesos constantes a 2023.
- Opex: 795 millones de pesos constantes a 2023.
- Costo total: 3,4 billones de pesos constantes a 2023.

**Beneficios del proyecto:**

- Crear una alternativa al transporte de carga entre el centro del país y los puertos del Caribe en condiciones seguras y eficientes.
- Mejorar las especificaciones técnicas de la vía férrea para cumplir estándares de una vía de clase 3 según la normativa de seguridad de la Administración Federal de Ferrocarriles-FRA (Federal Railroad Administration - agencia federal estadounidense que regula la industria ferroviaria en temas de seguridad, estándares y promoción del transporte ferroviario).
- Contribuir a mejorar la competitividad y eficiencia logística del país.
- Reducción estimada del 20% de costos logísticos en el transporte de carga.
- Generación de aproximadamente 32.000 empleos durante la etapa de construcción.
- Movilizar 2,8 millones de toneladas por año en el mediano plazo.
- Reducción de la accidentalidad en un 2% sobre el corredor, por la automatización del control de tráfico.
- Aumento de dinámicas económicas y comerciales en el nodo logístico.
- Reducción de 37.000 toneladas año de CO2.
- Construcción de puente vehicular y peatonal sobre el río Sogamoso que mejore la accesibilidad en el sector.
- Reubicación de 2 instituciones educativas con mayor cobertura e infraestructuras mejoradas. ▲

\* **Luis Eduardo Acosta Medina.** Ingeniero Civil, Maestría en Ingeniería de Transportes, Universidad Nacional de Colombia. Vicepresidente de Estructuración Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).