

Economía

Se movilizaría 130% más carga por el Magdalena en 2023

La APP de este río podría ser adjudicada este mismo año, según manifestó la entidad encargada.

adrllea@portafolio.co

ACTUALMENTE la APP del Río Magdalena se encuentra finalizando la etapa de reestructuración y se espera que a finales de 2019 o a más tardar en 2020, el proyecto que se creía muerto, sea finalmente adjudicado.

De acuerdo con Pedro Pablo Jurado, director de Cormagdalena, la primera etapa que garantizará la navegabilidad entre Barranquilla y Barrancabermeja, aumentará en un 130% la cantidad de carga que se mueve hoy por esta arteria fluvial.

¿Cuál es la meta este año?

Fundamentalmente: sacar adelante la APP, pero es importante destacar la transformación de la institución, hemos estado fortaleciéndonos para brindar más confianza y así promover que el sector privado vea en el río, una alternativa.

En el segundo semestre la estructuración del proyecto deberá quedar lista. En esto están participando distintas entidades, tanto las privadas como centros académicos.

Y esa articulación ha permitido reducir riesgos, aumentar los niveles de eficiencia en la inversión, abrir el proyecto a la banqueabilidad del sector multilateral, entre otras cosas.

Estamos en la fase final de entrega de estudios por parte del Instituto Alexander von Humboldt, de la Universidad del Norte y del estudio de competitividad y carga de la ANI, que es fundamental porque es una evidencia financiera del impacto del proyecto.

En 2020 se adjudicaría, pero incluso es probable que esto pase este año.

Es importante decir que el marco fiscal del país tiene contemplados los recursos para el desarrollo del proyecto, eso no ha cambiado y eso es un mensaje de con-

fianza para el país. Pero adicional, el proyecto ha sufrido unas modificaciones, por lo que hemos planteado que en una primera etapa el proyecto se va a desarrollar entre Barranquilla y Barrancabermeja.

El marco fiscal inicialmente asegurado era mucho mayor. Pero esa decisión fue tomada para que el proyecto fuera viable. Este piloto tendrá un costo cercano al billón de pesos. Hasta Puerto Salgar, costaba más de tres billones de pesos.

Ahora, con esto no estoy diciendo que ese tramo vaya a quedar desatendido, sino que dimos prioridad a las obras que garantizan la navegación con unos riesgos que son tolerables en una primera fase.

Abrir el proyecto sin ponderar el riesgo va en detrimento de la sostenibilidad del mismo. El tramo entre Barrancabermeja y Puerto Salgar, se puede intervenir una vez tengamos la evidencia de impactos y costos del primer tramo, pero no hay un plan concreto para eso todavía.

Una vez en marcha, ¿cuál será el incremento de la carga?

El modo fluvial tiene dos características importantes, es el modo más sostenible de mover carga medio-

ambientalmente hablando, y es la forma más competitiva económicamente. Un convoy totalmente cargado puede ser equivalente a 200 o 250 tractomulas. Esto daría paso a que esos vehículos se especialicen en nodos logísticos para que los tiempos de entrega se vuelvan más eficientes.

Pero calculamos que las cargas se pueden disparar en una etapa muy corta en un 130%. En concreto, después de año y medio estando operativo el río, podemos pasar a movilizar entre 4 y 6 millones de toneladas al año, mientras que hoy se mueven un poco más de 3 millones de toneladas.

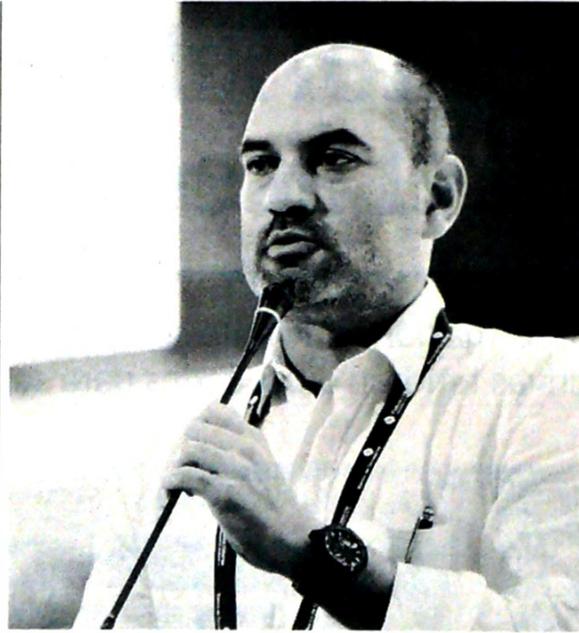
Lo anterior pasa porque actualmente el río no permite el transporte los 365 días del año. Hoy los navieros no generan la suficiente rotación de su operación, considerando la capacidad que tienen, y las dificultades de la navegación.

Este proyecto va a permitir además que otros productores que no han visto la alternativa del río para transportar, porque no tienen la confiabilidad en las entregas, lo consideren.

Hoy probablemente el 98% del transporte en el río depende del comercio de hidrocarburos, pero tenemos evidencia técnica de operaciones portuarias que se podrían desarrollar con plena capacidad instalada con otros productos.

A lo que le apuntamos es a la diversificación de la carga, eso permite el aumento de la misma y la especialización de los nodos logísticos. Y sabemos que algunos se irán al modo férreo, otros al carretable, pero ese intermodalismo que es una de las banderas del Mintransporte, y sabemos que va a favorecer al país haciendo todo más eficiente.

Hemos encontrado que el sector agroindustrial tiene un gran potencial, porque requiere hacer importa-



Pedro Pablo Jurado, director de Cormagdalena. Cortesía.

ción de granos y algunos también exportan, y ahí vemos un *trade off* muy importante, porque la carga se ve compensada.

El sector minero energético también tiene mucho po-

tencial, así como el sector metalmeccánico nacional, el sector industrial, la construcción, entre otros.

Con la entrada de la APP, ¿va a cambiar la

situación de los dragados?

Hasta ahora pensábamos en dragados sin planeación, reactivos, pero ahora estamos poniendo en marcha un plan con metodología para que sean preventivos.

Nosotros estamos trabajando para que cuando entre en operación la APP el canal de acceso esté totalmente optimizado, con los riesgos ponderados y distribuidos. Luego, será responsabilidad del adjudicatario.

Sin embargo, suscribimos un convenio con Cotecmar para explorar la idea de construir una draga.

Eso está en construcción, pero sabemos que no solo necesitamos construir una draga, sino que es muy importante la operación. Esperamos que pronto tengamos esa información para decidir si hacerla y si luego de eso se le entregaría a la APP para su administración.

Sin embargo esa determinación aún está en terreno de investigación. ☞

EN TEMAS ECONÓMICOS

habla la voz de la experiencia

Lunes

ECONOMICAST

Un seguimiento semanal, amplio y dinámico a todo lo que está pasando económicamente en el país.

Jueves

EMPRENDE Y APRENDE

Emprendedores hablan sobre sus experiencias, logros y dan consejos de cómo solucionar los problemas desde los productos y servicios hasta la parte financiera.

Con los Podcast de

Portafolio

escuche a los que más saben sobre actualidad económica y reciba los mejores tips para manejar las finanzas.

www.portafolio.co /portafolico

“Apuntamos a la diversificación de la carga, eso permite el aumento de la misma y la especialización de los nodos logísticos”.