

Gestión de la demanda de transporte de carga

Descripción

De acuerdo a información del Departamento Nacional de Planeación, durante los últimos diez años los principales modos de transporte de carga nacional han sido el carretero y el férreo, este último representa entre un 22% a 30% durante ese periodo, mientras que el carretero supera el 70%, el resto de los modos no alcanzan el 3%. Al excluir los flujos de carbón y petróleo, se observa que el modo carretero predomina sobre el resto de los modos, alcanzando una participación superior al 95% en la última década¹.

Colombia cuenta actualmente con 1194 km de vía férrea, con los programas en marcha del Gobierno Nacional se espera se espera alcanzar los 1340 km de vía en operación para el año 2014 y 2340 km para el año 2018. Se destaca la iniciativa en el corredor central, donde el tramo La Dorada – Chiriguana (523 km) fue rehabilitado dentro del contrato de concesión de la red férrea del Atlántico².

En cuanto a la red fluvial, esta se compone de 18225 kilómetros de ríos navegables y 6500 kilómetros de ríos no navegables. A pesar de que se cuenta con una extensión importante de ríos navegables, su utilización para el transporte de carga y pasajeros es limitada. Para restablecer la navegabilidad del río Magdalena, se formuló el CONPES 3758 y actualmente se adelantan los procesos necesarios para iniciar las obras de dragado y encauzamiento del río.

Para transporte de carga se hace un análisis diferenciado entre el transporte urbano e interurbano. En este componente se analizará el impacto que tendría la sustitución del transporte carretero de carga interurbana por transporte en los modos férreo y fluvial.

Nivel 1

En el año 2010 se transportaron 251959 miles de toneladas de carga al interior del país. En la tabla 1 se muestra la participación de los diferentes modos en el transporte de carga interurbana. Para este nivel se asume que la participación de los diferentes modos de transporte se mantiene constante hasta 2050.

Nivel 2

Se propone lo planteado en el escenario de mitigación del estudio de la Universidad de los Andes³, la sustitución de transporte de carga carretero por férreo, utilizando el tren del Carare, inicia en el año 2025 con una capacidad de carga superior a 10 millones de toneladas y se duplica durante el periodo de análisis.

Para el modo fluvial, un escenario intermedio del planteado en el estudio, en el corredor del Magdalena, inicia con una capacidad de carga de 5 millones de toneladas en el año 2025 y alcanza una capacidad total del 8.2 millones al final del periodo de análisis. En la tabla 1 se muestra la participación de los diferentes modos a 2050.

Nivel 3

Se propone lo planteado en el escenario de mitigación del estudio de la Universidad de los Andes³, la sustitución de transporte carretero de carga por transporte fluvial, en el corredor del Magdalena, inicia con una capacidad de carga de 10 millones de toneladas en el año 2025 y alcanza una capacidad total del 16 millones al final del periodo de análisis. Así mismo, la sustitución por transporte férreo, acorde a las proyecciones de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) de recuperación de vías existentes y construcción de nuevas vías, aumentando la capacidad de carga a 35 millones de toneladas en vías concesionadas. En la tabla 1 se muestra la participación de los diferentes modos a 2050.

MODO	% PARTICIPACION A 2050			
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4
Carretero	60%	57%	54%	51%
Férreo	37%	40%	41%	44%
Fluvial	2%	3%	4%	5%
Aéreo	0%	0%	0%	0%

Tabla 1. Porcentaje de participación a 2050 de los diferentes modos en el transporte de carga interurbana

Nivel 4

Sustitución del transporte carretero de carga por férreo y fluvial, mediante la ampliación del sistema férreo actual, con nuevas vías para el transporte de carga diferente al carbón y la habilitación de las vías que no operan en la actualidad, con lo anterior se espera a 2050 movilizar 55 millones de toneladas adicionales. Para la ampliación del sistema fluvial, la adecuación de nuevos corredores fluviales y el mejoramiento de los existentes (ríos Atrato, Meta, León y Amazonas). En la tabla 1 se muestra la participación de los diferentes modos a 2050.



Fuente: Cormagdalena, boletín de prensa No. 27

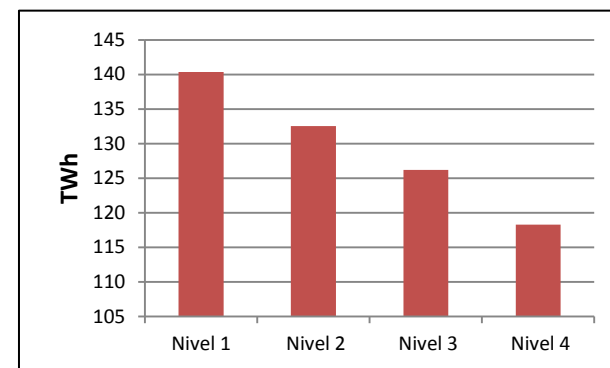


Figura 1. Demanda de energía para el transporte carretero de carga interurbana en el año 2050

¹ DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. (2013). Observatorio Nacional de Logística – Producto 5: Línea base y diseño del ONL. Bogotá

² FEDESARROLLO. (2013). Indicadores del sector transporte en Colombia

³ Universidad de los Andes. (2014). Productos analíticos para apoyar la toma de decisiones sobre acciones de mitigación a nivel sectorial. Bogotá