

Esta es la nueva cara de los puertos colombianos

Colombia, con nueve tratados comerciales, es el quinto país con más TLC firmados en toda Latinoamérica.

En las últimas dos décadas, las exportaciones de bienes nacionales han pasado de cerca del 9% del producto interno bruto (PIB) al 15,6%, mientras que las de servicios se han mantenido más o menos estables en 1,5%, durante el mismo periodo, según cálculos proporcionados por el Banco Mundial, el Banco de la República, Anif y el Dane.

De otra parte, las exportaciones e importaciones ya representan para nuestro país el 35,8% del PIB, en comparación con países como Argentina donde son el 37,5% y Chile donde son el 68,1%.

Según un informe de tiempos de movilización del flujo de comercio exterior, publicado por el Doing Business, Colombia pasó, en menos de una década, de demorarse 34 días para legalizar una exportación y 48 días para una importación, a 14 días para la primera y seis para la segunda.

Por su parte, la Superintendencia de Puertos y Transporte informa que mientras en el 2004 exportamos vía marítima 81,9 millones de toneladas de carga, el año pasado alcanzamos 165,6 millones, siendo el sector de los graneles líquidos (petróleo, gas natural licuado, gasolina, quími-

“Las firmas Coderma, Navega Magdalena y Navelena participan como precalificados en la licitación para navegabilidad del Río Magdalena”.

“Según la ANI, el uso eficiente de las playas tiene en cuenta el costo de oportunidad del bien público”.

cos y alimentos líquidos como aceite vegetal y aceite de cocina), el de mayor repunte, al pasar del 10 al 33%. La Superpuertos añade que de ese gran total, el 89% se moviliza por el litoral Caribe y el restante 11% por la costa del Pacífico.

En cuanto a nuevos proyectos de desarrollo portuario para aumentar la capacidad frente al reto de los TLC, la Agencia Nacional de Infraestructura da fe de obras aprobadas para Buenaventura, Tumaco, Turbo, el Golfo de Mo-



En conjunto, las exportaciones tradicionales y no tradicionales de Colombia pasaron, en apenas nueve años, de 24.391 millones de dólares a 58.385 millones de dólares. Archivo / EL TIEMPO.

rosquillo, Ciénaga y Cartagena, donde 11 concesiones adecuadas sus instalaciones para mejorar o incursionar en las modalidades de contenedores, combustibles, carbón, graneles, petróleo y hasta turismo.

Para Sergio Clavijo, di-

rector de la Asociación Nacional de Instituciones Financiera (Anif), todo este panorama es el que enmarca los nuevos e inmediatos desafíos portuarios de Colombia, que hace rato entró en la vertiginosa dinámica del comercio global.

LA LICITACIÓN DEL RÍO

El próximo 24 de julio será adjudicado el contrato de operación del río Magdalena. A partir de esa fecha el beneficiario tiene seis meses para iniciar dragados, mantenimiento de toda la hidrovía y asistencia a los bar-

Proyecto de navegabilidad del Magdalena

Teniendo en cuenta la posición privilegiada del país, con dos costas al servicio del sistema portuario mundial, la mayor obra de este tipo será la recuperación del río, concebida para ser la vía marítima nacional más importante de transporte de carga, y posible a través de una Asociación Público Privada (APP) suscrita en el 2012, que durante 13 años y medio realizará obras de encauzamiento y mantenimiento de un caudal navegable a lo largo de 908 kilómetros, con cuatro unidades funcionales (UF), en los tramos que van desde Puerto Salgar a Puerto Berrío, de ahí a Barranca Bermeja, luego a La Gloria y por último a la desembocadura en Bocas de Ceniza. Al respecto, Augusto García, director de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), afirmó que "de esta obra se beneficiarán 115 municipios de nueve departamentos, unos cinco millones de habitantes y, por supuesto, los sectores económicos de la minería, obras civiles, hidrocarburos y el agro colombiano".

cos que lo naveguen y tres meses más para entregar las unidades funcionales uno y dos.

En los siguientes 18 meses, debe iniciar las obras de encauzamiento, a los tres años entregar obra hasta el tramo 3 (La Gloria) y a los cinco años el río será navegable hasta la UF-4, en Bocas de Ceniza.

A partir de ahí, el ganador iniciará las etapas de administración, operación y mantenimiento del afluente hídrico. ■

La importancia del transporte multimodal

El Gobierno y los gremios insisten en que es fundamental articular este tipo de servicios.

Juan David Barahona, director de infraestructura del Ministerio de Transporte, afirma que "Colombia cuenta con dos corredores de suma importancia para implementar el transporte multimodal, el que va desde Bogotá hasta el Caribe, donde confluyen carreteras, líneas férreas y el río Magdalena, y el que parte de la capital hasta Cali y luego a Buenaventura, que ofrece transporte terrestre

y red ferroviaria". Así mismo, existe el PEIIT, un modelo intermodal alineado con el Plan Nacional de Desarrollo y las políticas estatales para superar los déficits históricos de cobertura y calidad de la infraestructura de transporte.

El modelo plantea intervenciones en los corredores que conducen a los puertos nacionales, complementarios y regionales, incluyendo su articulación con las zonas logísticas.

Así mismo, el Departamento Nacional de Planeación afirma que entre el 2015 y el 2030 hay que



El transporte multimodal plantea intervenciones en la red de corredores que conduce hacia todos los puertos nacionales.

añadir a la capacidad nacional instalada otras 174 millones de toneladas anuales de carga.

Al final, y según Juan Martín Caicedo, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), "el reto es saber cómo llegar a los puertos, articulando los sistemas de transporte, que ya inició con la recuperación del Magdalena, la readequación de las vías férreas y proyectos viales como la Ruta del Sol. Esta es una revolución silenciosa respaldada por la concesión privada de los puertos".