

Plan Maestro Ferroviario una herramienta más para consolidar el transporte intermodal

- Inicio
- Plan Maestro Ferroviario una herramienta más para consolidar el transporte intermodal
 - Compartir
 - Buscar



- *El Plan Maestro Ferroviario, surge como una herramienta para potenciar las ventajas competitivas del tren, con miras al incremento del desarrollo económico, social y productivo del país.*
- *El PMF tiene como propósito coordinar acciones en materia de operación e infraestructura ferroviaria, establecer acuerdos con el sector privado y dinamizar la movilización de carga que se consolide en el tiempo.*
- *El Plan Maestro Ferroviario se realizó por parte del Ministerio de Transporte y el DNP contando además con las cooperaciones de organismos como el BID, con quien se ha venido consolidando el documento técnico y sus estudios que lo respaldan, además de cooperaciones previas que se tuvieron de parte de la Agencia Francesa de Desarrollo y también del gobierno Británico.*

Bogotá D. C. Noviembre 23 de 2020. Dando cumplimiento a lo consagrado por primera vez en un Plan Nacional de Desarrollo, el Presidente de la República Iván Duque Márquez hizo el lanzamiento del Plan Maestro Ferroviario, el cual surge como una herramienta para potenciar las ventajas competitivas del modo, con miras al incremento del desarrollo económico, social y productivo del país. El PMF, establece los lineamientos técnicos y las hojas de ruta de los componentes normativos, institucionales, regulatorios, de financiación y de planeación de proyectos que contribuyan al desarrollo económico y social del país.

Adicionalmente, este plan hace parte de las acciones planteadas en el **Pacto por la Infraestructura**, con el propósito de coordinar las acciones en materia de operación e infraestructura ferroviaria, establecer acuerdos con el sector privado y dinamizar la movilización de carga que se consolide en el tiempo.

En su disertación el Presidente Iván Duque Márquez, destacó la importancia del PMF “Pues el Tren tiene cada vez más una función de complementariedad y hace de la intermodalidad la función progresiva para el país”.

El Plan Maestro Ferroviario no tiene color partidista, es de todos ya que la multimodalidad es una oportunidad para nuestra competitividad con visión futurista, añadió el mandatario de los colombianos

El Plan Nacional de Desarrollo estableció además, como meta, aumentar en más del doble de los kilómetros de operación comercial; pasando de 420 km a 1,077 en el cuatrienio. A través del trabajo articulado con el sector privado dicha meta se cumplió durante los dos primeros años del actual Gobierno. Y no solo se cumplió la meta, sino que se dispuso de una estrategia de movilización de carga de forma intermodal: los corredores La Dorada – Santa Marta, La Dorada – Cartagena y La Dorada – Barranquilla, han logrado consolidar operaciones con carga como maquinaria, acero, cemento, materias primas, refrescos, equipos para la industria petrolera, entre otros. Estas operaciones incluyen por primera vez, en el caso de La Dorada – Santa Marta, carga de exportación e importación. Algo que no ocurría en el modo ferroviario en las últimas 6 décadas.

De acuerdo con la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, “Tenemos retos muy importantes como estructurar y reactivar la operación del ferrocarril del pacífico, definir además las conexiones de la primera y última milla entre el tren y los puertos marítimos y los nodos logísticos que permitan viabilizar esta red ferroviaria interconectada, facilitando la conectividad regional y disminuyendo a su vez los costos como las emisiones ambientales que permitan seguir avanzando en los pilotos de movilización de diferentes tipos de carga”.

Este plan será un plan que se ajuste a las necesidades del desarrollo de la infraestructura y operación ferroviaria, los nuevos proyectos, estructuraciones requeridas y demás elementos, añadió.

El Viceministerio de Infraestructura con la ANI, el INVÍAS y el Departamento Nacional de Planeación con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo trabajaron conjuntamente

en el PMF identificando la problemática y ausencia de una estrategia para reactivar y consolidar el modo férreo en el país, planteando 5 ejes temáticos que son:

- **Institucional:** el cual procura fortalecer el papel de cada una de las entidades y establecer responsabilidades previa identificación de vacíos, definición de tareas, coordinación de roles y la potencialización de las capacidades.
- **Normatividad:** Se requiere actualización normativa y reglas claras de operación, además de las garantías para el sector privado respecto a la continuidad, seguridad y autoridad en la operación férrea (la última Ley general ferroviaria es la Ley 76 del año 1920).
- **Regulación:** en los componentes técnicos y económicos se definirán las reglas que garanticen un acceso competitivo, seguro y en condiciones adecuadas de operación.
- **Escenarios de Financiación:** Se pretende definir las fuentes de financiación, el fortalecimiento y permanencia del presupuesto general de la Nación, creando el artículo 308 en la Ley del PND.
- **Planeación de proyectos:** El plan definirá un pipeline de proyectos **indicativos**, que surgen de un proceso de identificación de aquellas iniciativas que ya están en operación, o tienen un nivel importante de estructuración, incluso aquellos que como planteamiento preliminar tienen algún potencial de ser desarrollados. No obstante, este plan pretende ser dinámico y los nuevos proyectos que surjan dependerán de la necesidad y pertinencia que tengan desde el punto de vista técnico, de demanda, conectividad, entre otros factores, siempre y cuando sean proyectos viables.

La elaboración de este Plan Maestro Ferroviario, contó con las cooperaciones de organismos como el BID, con quien se ha venido consolidando el documento técnico y sus estudios que lo respaldan, además de cooperaciones previas que se tuvieron de parte de la Agencia Francesa de Desarrollo y también del gobierno Británico.

EL Tren como parte de la reactivación económica del país

La participación del tren se viene dando incluso desde la misma etapa del inicio de la pandemia y sus meses posteriores, no obstante, en el futuro cercano también tendrá un papel fundamental, considerando que el aumento del número de empresas usuarias (de 1 a 24 en los últimos 18 meses), así como el consecuente crecimiento en la carga transportada, permitirán dinamizar el aparato productivo del país, dado que el tren es un modo eficiente para movilizar grandes volúmenes en largas distancias.

Es por esto que, en este Gobierno se han logrado movilizar más de 180 mil toneladas de carga, que han permitido el abastecimiento del país en esta época de pandemia.

La primera ola de la quinta generación de concesiones (que hace parte del escenario de reactivación), así como la estrategia de las denominadas Alianzas Logísticas Regionales, que buscan diversificar y por ende aumentar la carga movilizada por tren, incluyen al modo ferroviario como protagonista clave, así como las nuevas operaciones de carga de exportación e importación desde el centro del país y hasta los Puertos del Caribe, que redundarán en menores costos de transporte, generación de empleo y aumento en la eficiencia de la cadena de transporte.