



¿La hora del tren?

“Con un litro de combustible se puede transportar por tren una tonelada a una distancia de 101 km, mientras que por camión éste alcanzaría para 29 km.”

El gobierno nacional le ha apostado a la reactivación del transporte ferroviario. En el país y Santander no puede estar ausente de esta gran iniciativa. De acuerdo con la encuesta nacional logística 2018, los costos logísticos de una empresa representan el 13,5% de las ventas, mientras que en países de la OCDE son alrededor del 8%. Asimismo, según el informe “Doing Business” de 2018, Colombia supera el promedio de costos y tiempos para exportar en América Latina. En buena medida, estas limitaciones al comercio se deben a que el transporte intermodal en el país es prácticamente inexistente. Descontando la carga de carbón y petróleo, el 0,9% y 0,1% se moviliza a través de los modos fluvial y férreo, respectivamente.

Es lamentable que Colombia haya desechado el ferrocarril. El reciente CONPES que establece la política nacional logística, señala que tan solo el 7% de la red férrea (3.515 km) presenta una operación continua pese a sus grandes beneficios. Se estima que el transporte férreo generaría reducciones del 23% de los costos de exportación, presenta baja accidentalidad y genera menos gases contaminantes. Con un litro de combustible se puede transportar por tren una tonelada a una distancia de 101 km, mientras que por camión éste alcanzaría para 29 km.

La buena noticia es que el año pasado la vía férrea La Dorada-Chiriguaná, que conecta con Santa Marta, entró en operación luego de más de 20 años de inactividad. Esta vía es el eje central del sistema férreo del país y atraviesa al departamento de Santander y a Barrancabermeja. Hoy se cuenta con un viaje semanal que venía mostrando un aumento en el flujo de carga antes de la pandemia. El pasado sábado, la viceministra de transporte anunció una inversión de 1.9 billones de pesos para el mejoramiento de este corredor. Si se quiere un verdadero sistema intermodal, es indispensable su conexión con el Puerto fluvial de Impala, que son cerca de 5 km únicamente.

Por último, vale la pena estudiar la opción de recuperar la vía férrea Bucaramanga-Puerto Wilches, que ya tiene cinco túneles construidos. Para lograr estos propósitos se necesita la participación de la gobernación, la bancada parlamentaria, las alcaldías y el sector privado. Al igual que Antioquia, Cundinamarca, Bogotá y Valle del Cauca, llegó la hora de que Santander se suba al tren.