

Navieros, inconformes con la estructuración de la APP del Canal del Dique

Aseguran que unas esclusas que se pondrán el Canal del Dique son muy pequeñas para sus convoyes, lo que terminaría afectando su competitividad en unos años



Cada viaje en el Canal del Dique se va a demorar alrededor de 30 horas adicionales: Naviera Fluvial. Foto: Colprensa



Navieros, inconformes con la estructuración de la APP del Canal del Dique

00:00:00

00:15:03



Cristian Medina | 15/01/2021 - (hace 5 horas)

En entrevista con W Radio, **se expuso la inconformidad que existe por parte de navieros con la estructuración de la APP del Canal del Dique**, especialmente con un par de esclusas que deberán ser instaladas en dicho canal y que tienen como fin ayudar a cuidar el medio ambiente y mejorar la navegabilidad en esa zona del país, pese a ello, algunas navieras que realizan labores movilización de carga a diario por la región manifestaron que las medidas que tendrán dichas esclusas no cumplen con lo que requiere la actual flota de convoyes que navegan por el canal y que en vez de que ser a futuro una solución lo que generará es que se incrementen los costos de carga.

Ante el escenario, Pedro Muñoz, vicepresidente administrativo de la Naviera Fluvial Colombiana, dijo: “esta obra fue consultada con los transportadores fluviales, sin embargo, **aparentemente esas consultas solamente sirvieron para llenar un requisito pero finalmente no fueron tenidas en cuenta**, la esclusas fueron diseñadas supuestamente para operar a 100 años pero resulta que el convoy que utilizaron para su diseño, es el convoy que se utilizaba hace más de 20 años, estamos hablando de un convoy que está compuesto por un remolcador y seis barcazas, en nuestro caso particular nosotros operamos en el río y en el Canal del Dique con convoyes que van con un remolcador y hasta 14 barcazas”.

Seguido a esto, **la Naviera Fluvial Colombiana expuso que de realizarse el proyecto de las esclusas como se tiene planeado sobre el papel**, los obligaría a que cuando necesiten pasar con un las barcazas más grandes por el canal deban realizar un proceso llamado fracturamiento que no es otra cosa que dividir los convoyes para que puedan pasar, lo que retrasaría una operación de transporte de carga según cálculos de los mismo navieros en unas 30 horas adicionales.

A su vez, de hacerse realidad el proyecto tal cual como a la fecha está pensado, para Muñoz, representaría sobre costos a la operación naviera y de carga, ya que califica como falsa la postura que se expone desde la ANI y que dice que son muy pocos los convoyes que superar el tamaño de un remolcador con seis barcazas; **de esta manera poniéndose como ejemplo, la misma Naviera Fluvial Colombiana, asegura que moviliza más del 60% de la carga que Ecopetrol necesita transportar por el río Magdalena con convoyes superiores a siete barcazas empujadas por un remolcador**.

Por ende, la Naviera pidió al Gobierno que revise este proyecto considerando que hacer unas esclusas más grandes tendría un incremento de 500 mil millones de pesos, cifra la cual no representa ni la mitad de lo que se invertirá en la APP del Canal del Dique.

Al indagar a la Agencia Nacional de Infraestructura frente al tema, **esta respondió a W Radio que el Fondo de Adaptación fue quien contrató los estudios técnicos de ingeniería para el macroproyecto** y que de esta manera el proyecto fue adjudicado al Consorcio Dique, conformado la firma Holandesa Royal Haskoning, en compañía de la firma Gómez – Cajiao.

En cuanto a cómo se tomó la decisión del tamaño del que se deberán hacer las esclusas, se expuso que el consultor realizó un ejercicio de la mano de los principales navieros del país, para determinar cuáles eran las barcazas actuales y su capacidad, concluyendo así que el 95% del tamaño de la flota que navega por el río Magdalena y que pasará por el Canal del Dique no supera el tamaño de los convoyes compuesto por un remolcador y seis barcazas, añadiendo que se tuvo en consideración el convoy de diseño del río Magdalena, establecido en el 2014, por Cormagdalena.

De esta manera, se expuso que el consultor estableció como dimensiones de los dos sistemas de esclusas, Calamar y Puerto Badel; un ancho de 33,5 metros por 260,0 metros, que puede dar tránsito a barcazas o botes de 2 x 3, para un total de seis barcazas que pueden transportar 7.200 toneladas empujadas por un remolcador de eslora, es decir de largo de 40 metros.

Ante el escenario el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, Manuel Felipe Gutiérrez, agregó “se analizó cuánto es el costo de movilización de las barcazas en los convoyes de 2x3 y 2x4, encontrando que el costo de movilización de las barcazas de 2x3 terminaba siendo por tonelada más bajo que en el de 2x4, era de 59.2 pesos en el 2015 por tonelada mover la carga frente a 61.3 pesos en la 2x4, que son las que los navieros están haciendo referencia”.

Le puede interesar:

- [Pedimos que nos incluyan, por lo menos, en la segunda línea de vacunación: Asocoldro](#)
- [Si se rompe la confidencialidad con las farmacéuticas no llegan las vacunas: Iván Duque](#)
- [Minhacienda responde a ISA: sí analiza enajenación, pero no ha tomado decisión definitiva](#)

Seguido a esto, **la ANI expuso que aumentar el tamaño de las esclusas para el paso de convoyes más grandes**, incrementaría las inversiones del proyecto en 500 mil millones de pesos adicionales, lo que podría considerarse al final como sobrecosto al punto de convertirse en un detrimento patrimonial.

En esta parte de sus declaraciones, Gutiérrez, agregó “**entonces en ese momento se hizo un estudio de la tasa interna de retorno del proyecto y se encontró que los convoyes de 2x3 tenían un beneficio**, una tasa interna del 25% y las de 2x4 tenían un beneficio del 21% luego esta tasa era menor”.

En cuanto a si vale la pena hacer una inversión de 500 mil millones de pesos para que la esclusas que se van a poner en el Canal del Dique sean más grande y se evite que el 10% de las naves que transitan por allí deban evitar hacer un fraccionamiento, según un estudio realizado en 2015 por la firma Holandesa Royal Haskoning es que la inversión no se ameritaba, ya que la rentabilidad del mismo con unas esclusas más grandes no sería la requerida, generando desequilibrio en la relación entre presupuesto y eficiencia de la obra.

La ANI también aseguró que dentro de la estructuración de la APP se revisó el impacto que tendría la competitividad para los navieros que tengan que hacer fraccionamiento de sus convoyes, concluyendo que no habrá ningún impacto negativo.

Finalmente, en respuesta entrega de la Agencia a W Radio, se confirmó que el costo estimado de las dos esclusas asciende a 827 mil millones de pesos a diciembre de 2018, lo que corresponde a cerca del 29% del total de la inversión requerida para el proyecto, el cual estaría cerca a los 2 billones de pesos.



Reciba desde Google News las mejores noticias de La W

#Entrevistas W

#Personajes

#Julio Sánchez Cristo

#La W en Spotify

Últimas Noticias



En Bogotá no se está dejando de atender a las personas que necesitan UCI



Uribe es el presidente vivo más exitoso del mundo: Dick Morris



Por culpa del ELN se ha hecho imposible la negociación: Juan Camilo Restrepo