

LA PREGUNTA DE LA SEMANA

¿Cuánto ganó Ecopetrol durante el tercer trimestre de 2019?

Ecopetrol reportó las utilidades más altas en seis años: durante el tercer trimestre de 2019 ganó \$3 billones, lo que implica que durante el período del año acumula una utilidad neta (atribuible a accionistas) de \$9,2 billones, 3,7 % mayor que el mismo pe-

riodo de 2018.

Respecto a la producción, la empresa alcanzó 723.000 barriles de petróleo equivalente por día, es decir, ocho barriles más frente al mismo período del año anterior.

“Destacamos los buenos resultados de

las filiales del grupo, las cuales contribuyeron con más de 60.000 barriles de petróleo equivalente por día durante los primeros nueve meses del año, aportando el 8,4 % de la producción total”, señaló la empresa mediante un comunicado.

En cuanto al plan de inversiones, durante el tercer trimestre, Ecopetrol ejecutó US\$2.317 millones, lo que representa un incremento del 29 % frente al mismo período de 2018, con una concentración del 81 % en el segmento de exploración y producción.

El Salmón Historia

Líneas férreas en operación



Red total:	Red reactivada:	Red con operación comercial:
3.304	1.600	420
kilómetros (17 líneas férreas)	kilómetros	kilómetros

1. Ferrocarril del Atlántico, Chiriguana-Santa Marta

Longitud: **245** km

Concesionado a Fenoco

Capacidad de 90 millones de toneladas

Movimiento de 50 millones de toneladas (2018)

Carbón, papel reciclado, pulpa de madera, herramienta

2. Corredor Central, La Dorada-Chiriguana

Longitud: **522** km

Entregado por obra pública a Ibines Férreo

Capacidad de 5 millones de toneladas

Movimiento de 24.700 toneladas (ene-oct 2019)

Palanquilla, tubería, varillas, cemento, papel, cerámica, café

3. Ferrocarril del Pacífico, Buenaventura-La Felisa

Longitud: **498** km

Operación suspendida

4. Corredor Bogotá-Belencito

Longitud: **257** km

Entregado por obra pública a Ibines Férreo

Capacidad de 2 millones de toneladas

Movimiento de 31.320 toneladas (ene-oct 2019)

Cemento, acero, bebidas

Fuente: ANI

Se habilitarán 657 km para operación comercial

¡Ahí viene el tren!

Tras décadas de descuido e inactividad, el Gobierno reactivó las principales redes férreas del país y logró que 12 empresas se interesaran por llevar carga en este modo.



PAULA DELGADO GÓMEZ

pdelgado@elespectador.com
@PaulaDelG

Más de 50.000 toneladas de carga se han movido entre enero y octubre de este año por las tres líneas férreas que prestan operación comercial en el país, gracias a una docena de empresas que aceptaron la apuesta de dejar las carreteras y subirse a la locomotora. El acumulado ya duplica lo consolidado el año pasado y, en caso de concretarse la meta del Gobierno Nacional, 2019 podría cerrar con 80.000 toneladas

transportadas.

La red nacional férrea se compone de 3.304 kilómetros. Hasta ahora, 1.615 kilómetros, correspondientes a los corredores que históricamente se han explotado más, se adjudicaron a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para que gestione su rehabilitación con recursos públicos y privados. Aquí figuran la concesión entre Chiriguana y Santa Marta (245 kilómetros) y los contratos de obra pública de La Dorada-Chiriguana (522 kilómetros) y Bogotá-Belencito (257 kilómetros). A ellas se suma el Ferrocarril del Pacífico, hoy fuera de servicio por cuenta de un proceso de caducidad de contrato. El resto de las

vías están inactivas y no ofrecen las condiciones para darles uso.

Para recuperar este medio de transporte, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) estableció que al menos el 5 % del presupuesto del sector se debe invertir en obras ferroviarias, de manera que se llegue mínimo a unos \$300.000 millones al año hasta 2022. Una de las razones del rezago actual es la poca priorización del subsector. De hecho, en la última década en promedio se asignaron a este fin solo \$65.000 millones (del 1,5 % al 2 % del presupuesto para transporte).

La proyección del PND, hoja de ruta del Gobierno, es que con esta estrategia de reactivación se superen los mil kilómetros de vías férreas en operación comercial, al concretar la utilización de 657 kilómetros adicionales que ya existen y están en condiciones de prestar el servicio, pero aún no reciben carga.

Sin embargo, la política no es nueva. Las inversiones comenzaron en el gobierno pasado y en febrero del año pasado se retomó oficialmente la operación. El movimiento férreo creció 203 % entre septiembre de 2018 y septiembre de 2019. Además, ya hay negocios con firmas como Kimberly-Clark, Grupo Familia, Ultracem, Cerámica San Lorenzo, Gerdau Diaco y Morelco, entre otras, sin mencionar los futuros aliados con los que viene adelantando conversaciones. La relación comercial con algunos generadores de carga ya supera los doce meses.

Ana María Zambrano, gerente de Proyectos Férreos de la ANI, atribuyó el resultado al hecho de que por primera vez se incluyó en los contratos firmados con los operadores de los ferrocarriles la gestión comercial, junto a la administración y el mantenimiento, “antes solo se les encargaba recuperar la infraestructura”, explicó la funcionaria. También destacó el trabajo conjunto con las empresas que, a pesar de que en un principio obtuvieron pérdidas, tras una serie de ajustes pudieron optimizar el costo; “al final (el tren) es tan competitivo que da”, indicó.

Uno de los principales usuarios

del tren, hoy por hoy, es la cementera Argos. El año pasado transportó 19.300 toneladas de cemento entre Bogotá y Belencito. Actualmente moviliza 196 toneladas en una locomotora con siete plataformas en un solo día y repite esta operación tres veces a la semana, para un total de 3.000 toneladas al mes. Además, hace poco comenzó a usar la línea Dorada-Santa Marta, en el tramo Puerto Triunfo-Puerto Wilches, y proyecta cerrar el año con 3.000 toneladas mensuales.

Tomás Restrepo, vicepresidente de la Regional Colombia de Argos, aseguró que esta no es la primera vez que apoyan la operación férrea: comenzaron en 2005, pero suspendieron los envíos tres años después, debido al deterioro de la infraestructura que dejó la ola invernal. “Cuando la ANI anunció el resurgimiento de esta alternativa en 2018, con la rehabilitación y el mantenimiento de la red, no dudamos en ser pioneros”.

El directivo destacó que están “convencidos de que esta es una excelente alternativa” y afirmó que entre las ventajas figuran, además del ahorro en costos (combustible, fletes, etc.), reducir el desgaste de las carreteras, la congestión por tráfico, el riesgo de accidentes y las emisiones de dióxido de carbono (CO₂). El reporte de la ANI da cuenta de que Argos disminuyó su tiempo de transporte de tres horas a 45 minutos y sin retrasos imprevistos.

Jorge Ricardo Gutiérrez, vicepresidente de Logística y Distribución, destacó que el transporte multimodal representa la posibilidad de dinamizar la cadena de distribución primaria, buscando ser cada vez más eficientes. “Quiénes participamos en el transporte de carga tenemos el reto de contribuir de forma decidida para garantizar una operación adaptable a las necesidades que se presentan. Por supuesto, vamos a seguir apostando al movimiento por tren, por nuestra gran capacidad logística; es una gran opción que fortalece la competitividad en el país”.

A finales de enero de este año, a la lista de empresas se sumó la siderúrgica Ternium, que transportó 4.000 toneladas de palanquilla de acero desde Barranquilla hasta su planta de producción en el Eje Cafetero, en el marco de una prueba piloto, con el fin de disminuir la dependencia del transporte tradicional con camiones y reducir en 10 % el costo de los fletes.

La ruta establecida contemplaba salir en barco desde la capital del Atlántico hasta el Puerto de Gamarra, en el Cesar, con un recorrido de 477 kilómetros, seguido de un trayecto de 398 kilómetros