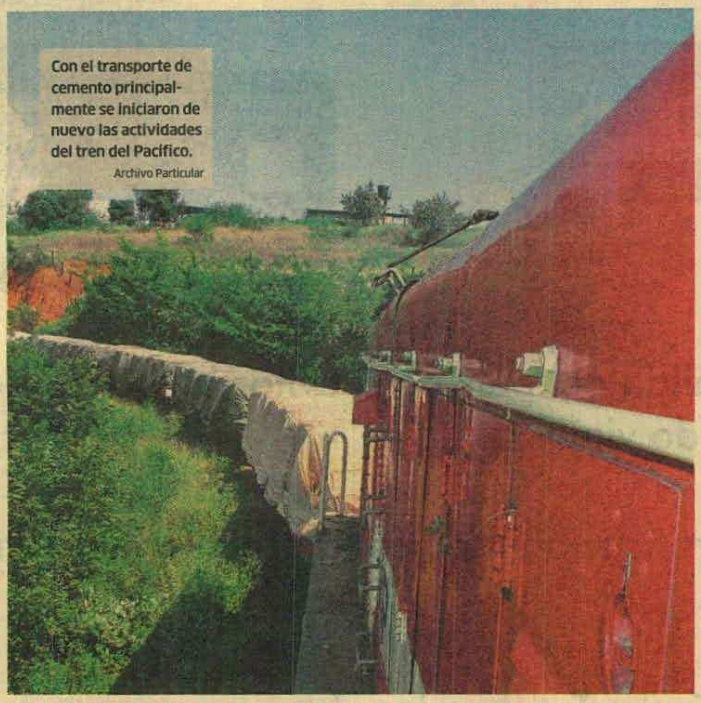
Portafolio conoció que desde el pasado 10 de diciembre se le volvió a dar uso a este corredor férreo que conecta el Puerto de Buenaventura con el Eje Cafetero y se utiliza para el transporte de carga.

El Ferrocarril del Pacífico reinició sus operaciones

Cynthia Lewis
cynlew@eltiempo.com



Con el transporte de cemento principalmente se iniciaron de nuevo las actividades del tren del Pacífico. Archivo Particular

El Ferrocarril del Pacífico completó un mes de haber reiniciado su operación desde el pasado 10 de diciembre tras varios meses de cese.

Así lo confirmó Gustavo Giraldo Chavarría, quien fue nombrado por la junta directiva de la Ferrocarril del Pacífico S.A.S. (FDP) como gerente general a partir del 10 de noviembre de 2016, según el respectivo Certificado de Existencia y Representación de la Cámara de Comercio de Cali.

El Gerente de Ferrocarril del Pacífico S.A.S. precisó que volvieron a contactar a los clientes que tenían antes de suspender la operación.

Entre ellos se destacan empresas como Cementos Argos, Fanalca y la Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPB).

"Ayer estuvimos haciendo ensayos dentro del puerto de Buenaventura para retomar la carga de OPP Graneles, que también es accionista del consorcio", sostuvo Giraldo.

El ferrocarril reinició su operación con el objetivo de transportar entre 10.000 y 12.000 toneladas mensuales en los primeros tres meses, y después de este periodo tiene planeado llegar a 120.000 toneladas mensuales, para lo cual ha suscrito convenios con diferentes empresas de la región para que contraten el servicio.

Los principales productos que se están movilizando a través de este corredor son: cemento, autopartes, acero y azúcar.

De acuerdo con las cifras suministradas por el Gerente de FDP, en los últimos tres meses se han invertido alrededor de $1.500 millones en la rehabilitación de algunos tramos de la vía y en los accesos a algunas empresas como los de Fanalca, Argos, Ingenios y a la SPB.

PLAN DE MOVIMIENTO DE CARGA POR LA RED

La nueva administración de FDP presentó a la ANI su plan de movilización de carga al mes. En este documento plantea el transporte de 70.000 toneladas mensuales de concentrados.

Actualmente, está funcionando con 13 locomotoras y planea tener 24 en los próximos dos años.

De igual manera, FDP espera que en aproximadamente mes y medio empiece a funcionar el tren para el transporte de pasajeros en las rutas Cali–La Cumbre y Cali–La Tebaida.

'SIGUIÓ EL CONCESIONARIO'

Después de que se habló de la caducidad del contrato de concesión del Ferrocarril del Pacífico en el año pasado por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) debido al incumplimiento en la operación del corredor férreo desde abril de 2016, Giraldo explicó que la empresa que tiene la mayor participación en la concesión cambió de dueños, pero que esto no implicó una modificación al grupo de socios y tampoco afectó el objeto del contrato.

"No nos hicieron cesión del contrato, hicimos la negociación directamente con Fenwick Group, que es la firma que tiene el control del Ferrocarril del Pacífico, por ser accionista mayoritario", precisó Giraldo, quien agregó que "FDP sigue teniendo los mismo socios de años atrás".

De la misma manera, el nuevo gerente de FDP se refirió al proceso de incumplimiento que abrió la ANI desde que se frenaron las operaciones el año pasado y dijo que este "termina en el momento en que vuelve a operar el tren".

"Existían tres posibilidades: ceder el contrato, terminarlo, o empezar a operar. Y optamos por la tercera opción", agregó Giraldo, al precisar que esta decisión se tomó después de que cinco empresarios del Valle y del Eje Cafetero, y dos del exterior quedaron con la propiedad de Fenwick Corp, que era la empresa de Trafigura (filial de Impala).

Aunque Giraldo no dio a conocer los nombres de estas firmas que componen la nueva sociedad de Fenwick, aseguró que esta operación no impactó de ninguna manera el proyecto del corredor férreo.

PERSISTEN LOS PROBLEMAS

"La empresa no dejó de operar porque el Gobierno Nacional está incumpliendo el contrato que dice ellos tienen que garantizar la seguridad alrededor del corredor ferroviario y este tiene alrededor de 5.000 invasiones y más de 500 motobrujitas que operan en la vía férrea sin ninguna autorización", argumentó Giraldo, al comentar que "existe un estudio técnico que el concesionario contrató en el que dice que en el corredor no se puede operar porque las invasiones lo impiden".

TREN TURÍSTICO, TENDRÁ RUTA

En el plan de reactivación que la nueva administración del control de la concesión le entregó a la ANI, se asegura que se tendría un tren turístico en las rutas Cali–La Cumbre y Cali–La Tebaida.

Ayer se cargó esta locomotora con cemento para ser transportado entre Yumbo y Buenaventura. Archivo Particular

1.500

millones de pesos se han invertido en los últimos tres meses en el corredor férreo

Sobre el tema, Giraldo indicó que "cuando el ferrocarril operaba con máquinas de carbón, que la vía férrea no tenía estructura de concreto sino de madera y no contaba con el sistema de fijación que se utiliza a nivel internacional y actualmente se tiene, un tren se demoraba seis horas para llegar de Buenaventura a Yumbo; mientras que hoy, que tenemos equipos más modernos, nos demoramos 9 horas porque el tema de los invasores nos tiene bloqueados".

Para Giraldo, el concesionario del tren para el transporte de carga entre el puerto de Buenaventura con el Eje Cafetero hace un "esfuerzo enorme por operar, pero no es rentable". Además, porque deben tener escoltas al vehículo férreo para evitar inconvenientes de inseguridad.

Al respecto, el Gerente General de FDP se refirió a los costos que hoy tienen con el transporte de carga por este medio y dijo que "se debería hacer entre un 15 y 20 % más favorable que en un camión, pero hoy por el tema de los invasores, tenemos los mismos costos. Así, el tren no tiene competitividad".

No obstante, Giraldo destacó que el corredor tiene unos tramos, que están adecuando para ser más rentable y que pueden ayudar a subsidiar este inconveniente para ser un poco más competitiva la operación, "el tramo de La Tebaida–Yumbo es un sector plano, tiene algunas invasiones, pero resulta más rentable operarlo", agregó el empresario.

Portafolio intentó hablar con el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Luis Fernando Andrade, pero al cierre de esta edición no fue posible.