

Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico – PEAP

Boletín informativo # 1

FORO PEAP

“Movilidad hacia el Pacífico: Consecuencias de un posible cierre de la vía a Buenaventura”

| Sitio de Reunión | | Fecha | |
|---|--------|--------------------------|--------|
| Auditorio 3er Piso – Banco de la República | | 23 de junio de 2015 | |
| Hora de Inicio: | 2:00pm | Hora terminación: | 4:00pm |
| Intervenciones | | | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Alexander Micolta – Cámara de Comercio de Buenaventura. 2. Cesar García – Cámara de Comercio de Cali. 3. Luisa Fernanda Lopera – Cámara Colombiana de Infraestructura. 4. Pedro Aguilar – Asociación de Camioneros de Colombia. 5. Adalbert Clavijo – Secretaría de Tránsito de Cali 6. Enrique Rodríguez Caporali – Universidad Icesi. | | | |
| Artículo | | | |
| <p>El Foro “Movilidad hacia el Pacífico: Consecuencias de un posible cierre de la vía a Buenaventura”, organizado por el PEAP, respondió a la problemática coyuntura creada por el pronunciamiento del Gobierno central, a través de una resolución de Invias, de cerrar la vía a Buenaventura, principal puerto del país, en el tramo entre Loboguerrero y Mediacanoa. Las obras buscan complementar la construcción de la doble calzada para generar una mejora en la movilidad hacia el puerto y, para lograr dicho objetivo, el Gobierno consideró necesario su cierre por intervalos de 12 horas diarias por un tiempo aproximado de 6 meses. Esta obra de infraestructura de vital importancia para el país inició su ejecución en el 2009 y, después de varios retrasos, se espera tenerla lista a inicios del 2016.</p> <p>En el foro se trató este tema coyuntural de relevancia nacional. En el mismo pudo identificarse un punto en común: la oposición a la resolución de Invias de cerrar la vía a Buenaventura. Dicha posición se sustentó desde distintos puntos de vista, y por la diversidad en los invitados se finalizó con un análisis global de la coyuntura. Cada actor resaltó las diversas circunstancias y realidades que se podrían generar con la puesta en marcha de dicha iniciativa del gobierno central, y en general dependían de la posición particular del ponente, aunque se identificaron puntos comunes que se resaltarán a continuación.</p> <p><i>Necesidad de la construcción de la vía:</i> todos los actores tienen claro que la finalización de la obra, en el tramo entre Loboguerrero y Mediacanoa, es una necesidad, no solo de índole local, sino también nacional. El puerto de Buenaventura es por el cual se moviliza la mayor cantidad de importaciones y exportaciones del país. En este sentido el cierre genera consecuencias locales y nacionales, sin embargo el mayor impacto es local.</p> <p>Lo anterior en la medida que las consecuencias se concentran en el departamento del Valle, particularmente en las ciudades de Buenaventura y Cali. Así mismo, desde una perspectiva diferente, es necesario identificar que el cierre de la vía generará externalidades negativas para todo un sector social que obtiene su sustento de la misma, principalmente del flujo constante de vehículos que genera comercio. Para pensar este punto es necesario entender</p> | | | |



la carretera como una zona de desarrollo sistemático y armónico, y no como un simple corredor para la movilidad.

Falta de concertación del gobierno central con los actores locales: la oposición que se articuló alrededor de la resolución 03615 del 03 de junio de 2015 de Invias, la cual ordeno el cierre, tuvo su origen en la manera inconsulta en la que se publicó. Teniendo en cuenta las repercusiones evidentes que pueden generarse del cierre de la vía al principal puerto del país, es evidente que dicha decisión debió contar con una apropiada socialización y concertación con los actores que en el presente se oponen fehacientemente.

La estrategia unilateral del gobierno central, actuando a través de Invias, hizo que la oposición fuese organizada y generalizada. Incluso la Cámara Colombiana de Infraestructura mostró su rechazo a la decisión, aunque resaltó también las dificultades técnicas de la realización de la obra con el flujo normal de tránsito. A pesar de ello, generó rechazo la facultad otorgada al consorcio constructor de la vía de poder realizar cierres unilaterales cuando lo considere necesario.

Dicha facultad impediría la reacción oportuna de los diferentes actores que se verán obligados a reaccionar con el cierre, problemática que no se ha puesto en consideración. Para entender este punto se plantea el ejemplo de las tractomulas, ya que es muy dicente. Con el cierre de la vía, las 1800 tractomulas que en promedio se movilizan a diario tendrán que parquearse, formando así una cola de aproximadamente 20kms. A los conductores deberán garantizárseles condiciones dignas para que en el tiempo que no se movilizan puedan tener una esperar digna, asimismo habrá que garantizárseles seguridad, como a los automóviles. Lo anterior implica que varias entidades del Estado deberán movilizarse para garantizar el bienestar de estos actores que se verían coaccionados a asumir una carga a la que no deberían estar obligados.

Uno de los actores más afectados serían los transportadores de carga que, a su vez, generarían otras problemáticas: la problemática para estos actores podría resumirse en una palabra: sobrecostos. El estar parqueados por los lapsos propuestos; el tener que moverse lentamente; la problemática con las cargas a granel o perecederas; etcétera, generará que estos tengan costos altos en su funcionamiento.

Es necesario reconocer que el sector del transporte terrestre de carga hace parte fundamental de la cadena logística en el comercio exterior. Por esta razón, sus sobrecostos también se trasladaran a los otros eslabones de la cadena de suministro. Esto representa una problemática central para la operación del puerto, por ejemplo, Alexander Micolta, de la Cámara de Comercio de Buenaventura, resaltó que uno de los principales problemas que se podría presentar es la pérdida de competitividad del puerto de Buenaventura. A su vez, esta realidad, tiene toda la potencialidad de generar una desviación del comercio hacia otros puertos en Colombia u otros países cercanos.

José Miguel Terán

Coordinador | Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico - PEAP

Registro fotográfico:

