

El Revelador Institucional. Boletín No. 44 de la Oficina de Control Interno

Diego Orlando Bustos Forero

lun 25/11/2013 11:03 a.m.

Bandeja de entrada

Para: ANI <ANI@ani.gov.co>;

BOLETÍN No. 44



PROYECTOS FÉRREOS: Prioridades y control.

INTRODUCCIÓN.

Los modernos sistemas de transporte involucran la red ferroviaria, dimensionando la productividad que dicho modo genera en materia de carga o pasajeros y generando en la industria y en el comercio rentabilidades dinámicas.

La presencia del ferrocarril en el mundo fue propiciada a raíz de intereses fundamentalmente económicos aunada a no pocas iniciativas privadas que paradójicamente, hoy por hoy, se constituyen en un baluarte para su instalación y evolución, no solamente en países como el nuestro sino en el concierto mundial.

Es más: la naturaleza del sistema ferroviario hoy concentra realidades más complejas que obligan a países progresistas a adoptar modelos de participación ciudadana para aprobar o improbar megaproyectos de cara a un modelo integrado con la población. Tal es el caso del proyecto ferroviario y de renovación urbana *Stuttgart 21* que hace parte de la magistral ferroviaria europea París-Budapest cuya estación central de cuatro niveles de operación ganó el referendo el pasado 27 de noviembre de 2011 con un poco más del 60% de los votos.

En el transcurso de su historia Colombia ha propiciado el desarrollo de éste sistema de transporte en pocas oportunidades y lo ha hecho con poca continuidad. Actualmente se presentan necesidades inminentes de recuperación de la red existente y adicionalmente la estructuración de nuevos proyectos que permitan crear interconexiones multimodales que brinden al país oportunidades de desarrollo productivo.

Así las cosas, la Agencia Nacional de Infraestructura consciente de la importancia de dicho sistema, está generando un impulso significativo a la estructuración y desarrollo de la visión Presidencial consistente en recuperar y ampliar éste sistema de transporte.

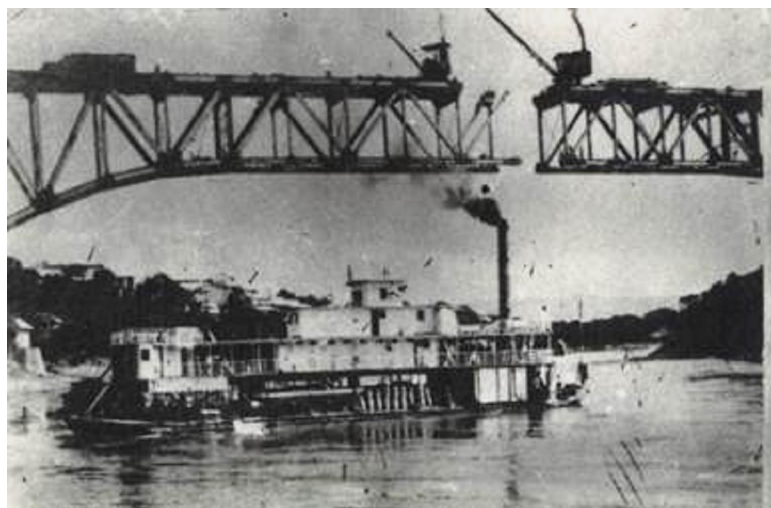
Por ello, la Oficina de Control Interno contribuirá con la creación de esquemas para el fortalecimiento de la función pública de seguimiento, vigilancia y control, circunstancias sobre las cuales ahondaremos más adelante.

HISTORIA

La historia de los ferrocarriles en Colombia ha tenido muchas variables y situaciones que han impedido su desarrollo integral con las necesidades del país. Es así, como desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, éste importante sistema de transporte tuvo un significativo desarrollo, y por ello a principios de los años 60 del siglo pasado se llegó a tener en nuestro país, una red férrea con una longitud aproximada de 3,431 kilómetros (fuente: Historia de las Líneas Férreas en Colombia – Tren de Occidente S.A.)



Locomotora BMAG de doce ruedas con sistema de funcionamiento con carbón.



Fotografía de la época, en la construcción del puente metálico del ferrocarril en Girardot, sobre el rio Magdalena

Bajo la administración de Ferrocarriles Nacionales de Colombia en su momento, se produjeron deficiencias en la capacidad administrativa y financiera que no ayudaron a la permanencia, sostenibilidad y desarrollo de éste importante sistema de transporte. En efecto; existieron en esa oportunidad sobrecostos operativos, deficiencias en el mantenimiento de las redes construidas y en

los equipos e infraestructura (locomotoras, vagones y estaciones), además de demoras en las obras, todo lo cual se causaba por las limitadas especificaciones de las líneas construidas y el desacertado direccionamiento de los contratos, cuyas consecuencias retardaron el progreso de las regiones llamadas a disfrutar de un modelo que hizo aguas en la medida en que se integraba desde la década de los sesenta el naciente transporte automotor.

Y ésta brecha se fue incrementando por varios años hasta que se llegó a un sistema férreo desarticulado, el cual se fue deteriorando y limitando cada vez más en su funcionamiento, para que finalmente fuera seriamente afectado con la temporada invernal de los años 2010 y 2011.

El actual Gobierno Nacional consciente del alto significado que representa para el país el progreso de dicho sistema, viene ampliando -en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura-, estrategias y acciones que ya se están reflejando con el surgimiento de proyectos mediante esquemas de APP y adjudicación de trabajos para recuperación de puntos críticos en líneas.

Sin mayor profundidad, diríamos que este modo de transporte brinda beneficios importantes tales como:

- ü Bajo impacto ambiental en su operación.
- ü Alta capacidad de carga.
- ü Alto control logístico en su desarrollo.
- ü Bajos costos de operación.
- ü Seguridad en la forma de transportar productos y materiales.

Por ello, actualmente se estructura y ejecuta la reconstrucción y renovación del sistema férreo, priorizando las líneas que son rentables asociadas a los volúmenes de carga, consistentes con el proceso de apertura económica de nuestro país que se viene gestando a través de los Tratados de Libre Comercio (TLC).

Esta modernización tiene como propósito principal la reducción de costos de operación, de forma tal que se disminuyan los fletes y se aumente la competitividad de nuestros productos en el mercado internacional, con la participación de grupos empresariales privados que vean en éstos proyectos, un elemento llamativo para invertir en nuestro país y en solidificar el sistema férreo en Colombia.

Si se pudiera resumir en 7 datos básicos el estado actual del modo férreo diríamos lo siguiente:



Distribuidas de la siguiente forma:



Aquí vale la pena recordar, como está estructurando nuestra entidad el esquema de desarrollo del modo férreo, lo cual se implementa a través de unas fases cuyo contexto será abordado de la siguiente manera:



Cada fase está definida con base en una estrategia, así:



Para el efecto, se tendrán en cuenta unos parámetros técnicos bien importantes relacionados con el modo férreo, a saber:



Siendo :

- Trocha: denominada también como Ancho de vía, y corresponde a la distancia que existe entre las caras interiores de los rieles, medida 14mm por debajo del plano de rodadura o cara horizontal por donde pasan las ruedas de los vagones.
- Durmiente: conocido también como traviesas.

De acuerdo al parámetro de “Trocha”, se clasifican en tres tipos así:



Los sistemas eficientes en el mundo actualmente, tienen sistemas férreos con Trocha estándar y ancha, según la clasificación anterior. Actualmente en Colombia, todas las líneas férreas construidas, son de tipo “Trocha Angosta”, excepto el metro de Medellín y el Ferrocarril del Cerrejón, que son de Trocha

estándar, como debe ser el parámetro moderno del sistema moderno férreo que Colombia requiere. Esta medida caracteriza el camino de circulación de los trenes, y limita el tipo de material móvil que se puede transportar por la vía (la infraestructura propia de los vagones y maquinas propulsoras), además de condicionar posibles conexiones con otros ferrocarriles de países vecinos.

PARÁMETROS DE CONTROL

El reto actual para recuperar, modernizar y ampliar el sistema férreo en Colombia es ambicioso y la ANI tiene buena parte de la responsabilidad en dicha apuesta.

Es por ello, que la estructuración que se viene realizando y materializando con la adjudicación desde éste año de proyectos que van encaminados a ésta vital misión, aunados a proyectos APP en el mediano plazo, debe ir acompañado de una labor de vigilancia y control por parte de Interventorías que redunden en éste objetivo primario.

De esta forma, la Oficina de Control Interno, con el objetivo de contribuir y ser propositivo frente al reto asumido, viene desde el mes pasado estructurando para éste modo de transporte la aplicación del proyecto de Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado, para ampliar los importantes y muy positivos resultados que hasta el momento ya se están obteniendo en torno al modo carretero.

En este orden de ideas, ya estamos aplicando acciones para éste propósito como son:

- Estudios de contratos de concesión y de Interventorías actualmente en ejecución.
- Desarrollo de la Matriz de Evaluación de desempeño de Interventorías férreas.
- Aplicación de la matriz MED – Modo férreo para el proyecto de la Línea Férrea del Pacífico.
- En la presente semana, se realizará la aplicación de la MED para el proyecto de la línea Férrea del Atlántico.

Estamos seguros que con el concurso de todos en la entidad, bajo las diferentes especialidades, lograremos fortalecer y generar en nuestro país un sistema férreo que sea competitivo en el marco del fortalecimiento de la infraestructura de transporte.

Fuentes de Información:

- Seguimiento a proyectos de Infraestructura – CCI / 2012
- Historia de las Líneas Férreas en Colombia – Tren de Occidente S.A.
- Revista ALAF (Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles – Numero 92)
- Diagnóstico de la regulación económica en infraestructura y transporte en cada uno de los modos de transporte – Oficina de Regulación Económica – Ministerio de Transporte 2010.
- Conferencia Dr. Mathias Heiddeger. Director Instituto de derecho internacional. Universidad de Bonn.

Con un muy cordial saludo,



Diego Orlando Bustos Forero

Jefe de Oficina - 7



Oficina de control Interno



Presidencia

PBX: 571 - 3791720 Ext: 1422

Calle 26 Nro. 59 - 51 Edificio T4, Piso 2



Bogotá D.C. – Colombia - www.ani.gov.co

Diego Orlando Bustos Forero

Jefe de Oficina - 7



Oficina de control Interno



Presidencia



PBX: 571 - 3791720 Ext: 1422

Calle 26 Nro. 59 - 51 Edificio T4, Piso 2



Bogotá D.C. – Colombia - www.ani.gov.co



Por favor piense en el medio ambiente antes de Imprimir este correo

La información contenida en este correo electrónico es propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura.: es confidencial y para uso exclusivo de el (los) destinatario(s) / Si ha recibido este mensaje por error, por favor notifíquese inmediatamente al remitente: no copie, imprima, distribuya ni difunda su contenido. Las opiniones, conclusiones e informaciones que no estén relacionadas directamente con el negocio de la Agencia Nacional de Infraestructura. deben entenderse como personales y no están avaladas por la compañía.