



DNP

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

RED FLUVIAL NACIONAL COLOMBIANA

- Justificación técnica de la inclusión de la red fluvial nacional en IIRSA -

Quito - Ecuador, 13 de abril de 2010



Contenido

1. Diagnóstico y Antecedentes
2. Objetivo y Descripción del proyecto



Contenido

1. Diagnóstico y Antecedentes
2. Objetivo y Descripción del proyecto



Red	Longitud navegable (Km)
Red Primaria	8.834
Red Secundaria y Otros	9.391 Km
Total Red	18.225 Km

- ✓ En el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2.006-2.010, el gobierno ha implementado acciones para promover el transporte multimodal, para facilitar el comercio e integración con los países vecinos.
- ✓ Esta promoción incluye el transporte fluvial.
- ✓ Este tipo de transporte ofrece un gran potencial de reducción de costos logísticos para el comercio interno y externo.

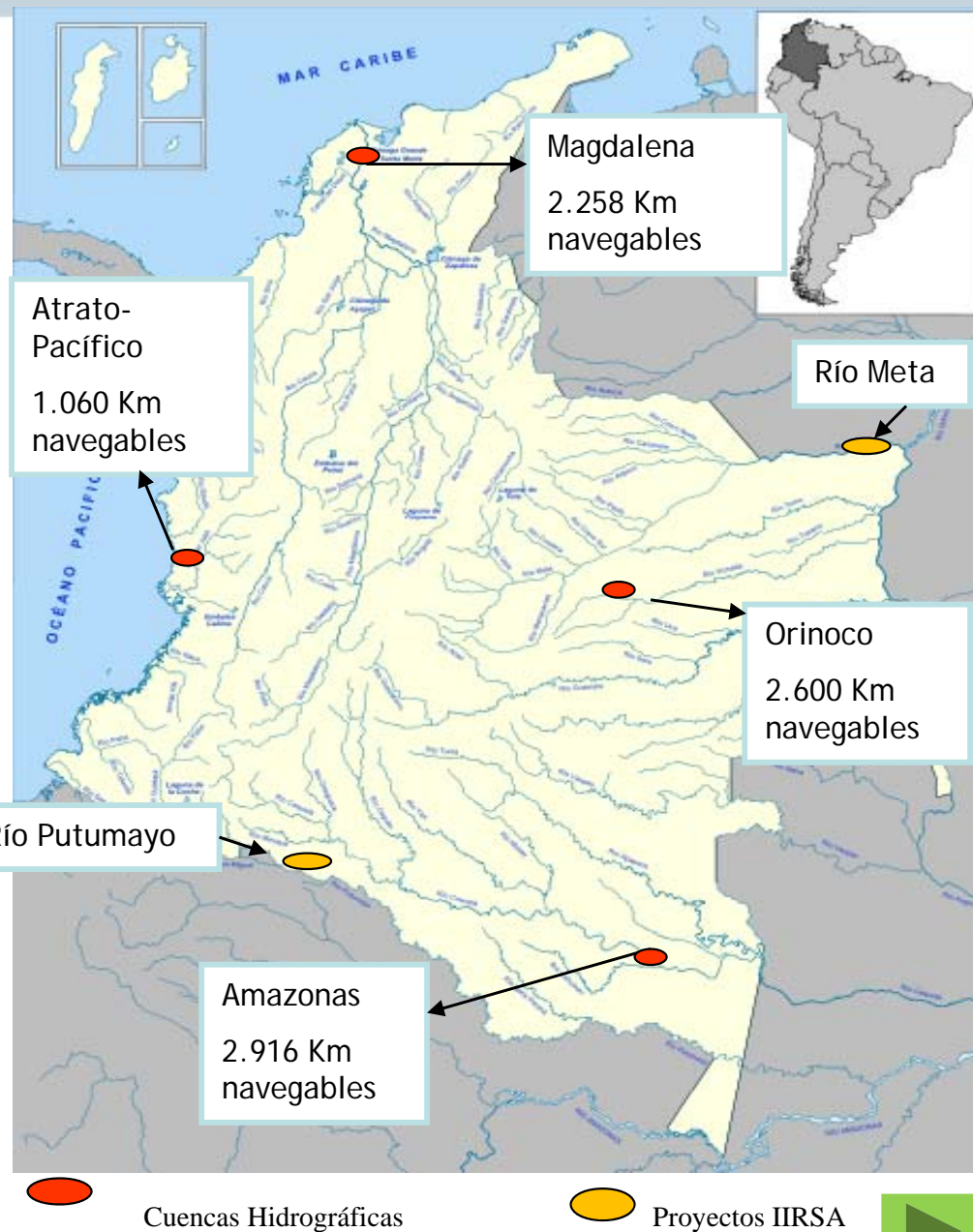


Tabla 1. Red Fluvial Nacional

Cuenca	Red	Principales Ríos	Longitud Navegable (Km)
Magdalena	Primaria	Magdalena, Cauca, Canal del Dique, San Jorge y Cesar	2.258
Orinoco	Primaria	Orinoco, Meta, Guaviare y Vaupés	2.600
Amazonas	Primaria	Putumayo, Caquetá, Amazonas	2.916
Atrato	Primaria	Atrato, San Juan, Baudó	1.060
Red Secundaria y Otros			9.391
Total			18.225

Fuente: Ministerio de Transporte, 2005.



Problema

- ✓ Infraestructura disponible limitada (terminales de pasajeros, puertos, centros de transferencia de carga y de operaciones intermodales)
- ✓ No se cuenta con cartas de navegación
- ✓ Flota de transporte inadecuada
- ✓ Baja inversión pública incide en el atraso de la red.
- ✓ Los canales navegables están sujetos a los regímenes de lluvias, altos índices de erosión y sedimentación, número limitado de obras de regulación de caudales.
- ✓ Baja navegabilidad y confiabilidad, influye en la baja intensidad del uso



*Muelle de carga “la banqueta”. Meta

*Inversión Pública 2.009

Modo	% de Inversión
Carretero	61%
Fluvial	3%



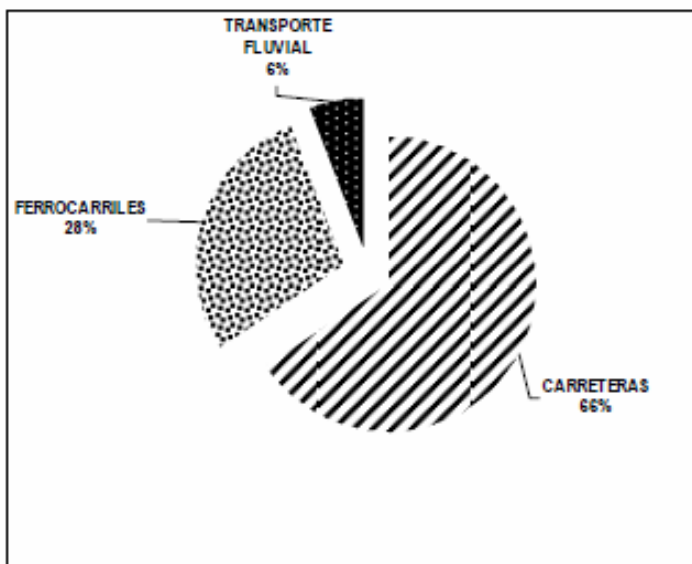
Movimiento de Pasajeros*

Año	Modo	
	Carretero	Fluvial
2007	93%	1%
2008	93%	1%

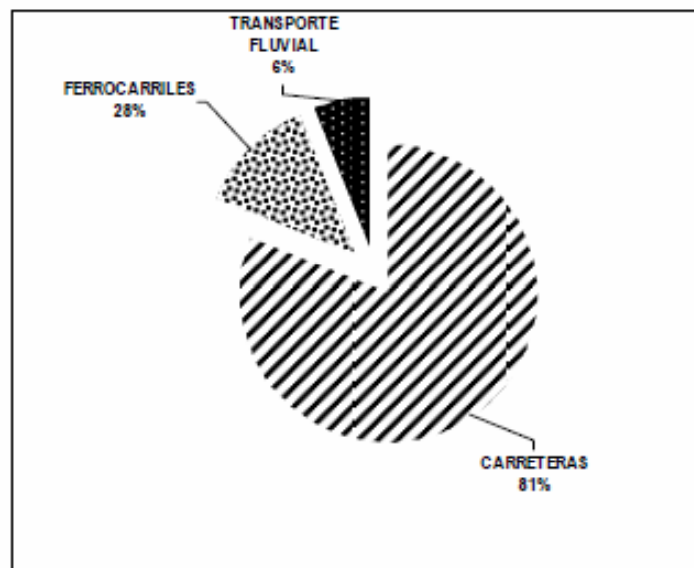
Participación modal del transporte (2.005) Ton-Km.

* Millones de pasajeros

Volumen



Valor



CUENCA	ESTUDIO	ENFOQUE
MAGDALENA - CAUCA	<p>Estudio Demanda y conexiones intermodales (2.000)</p> <p>Plan de Ordenamiento Integral de la Cuenca Magdalena - Cauca (PMC - 2.008)</p> <p>(Finalizado)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conformación de corredores biológicos • Adecuación de canales navegables • Tratamiento de la susceptibilidad de inundación • Incentivo del transporte de carga nacional e internacional
ORINOCO	<p>Estudio del Río Meta y sus afluentes</p> <p>(Finalizado)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento del canal navegable • Obras de encauzamiento e infraestructura portuaria. • Incentivo del transporte de carga a través del corredor Costa Pacifica - Bogotá - Villavicencio.
AMAZONAS	<p>Estudio de la cuenca del Río Amazonas</p> <p>(En ejecución)</p>	<p>- Plan de Acción Fluvial para establecer las estrategias de desarrollo de sus vías fluviales.</p>
ATRATO - PACÍFICO	<p>Factibilidad técnica, socioeconómica y ambiental del corredor Atrato - San Juan</p> <p>(En ejecución)</p>	<p>- Fomentar el transporte intermodal Pacifico - Atlántico, facilitando la interconexión con el corredor Tumaco - Pasto - Mocoa - Río Putumayo - Belem Do Para.</p>

Contenido

1. Diagnostico y Antecedentes

2. Objetivo y Descripción del proyecto



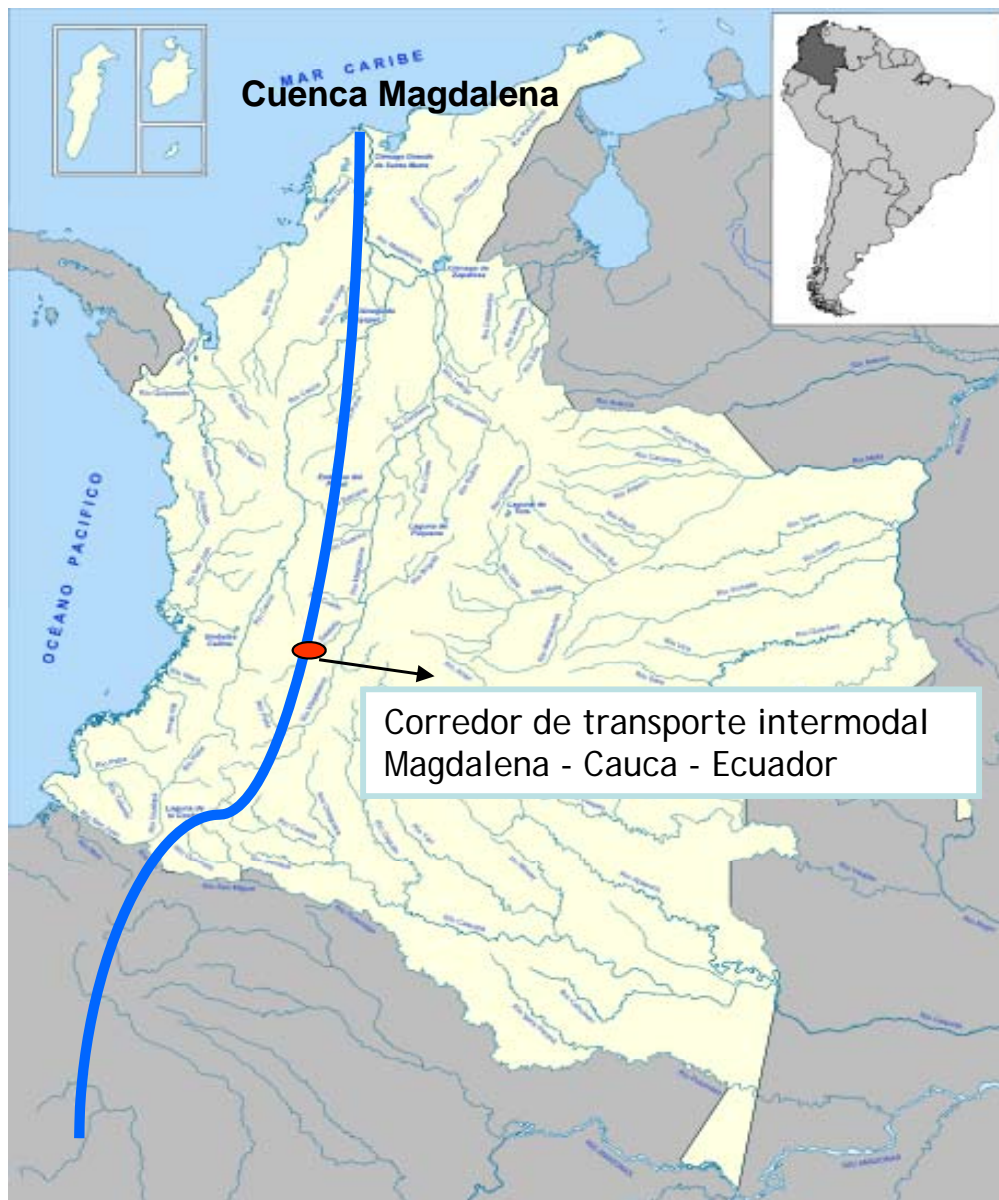
Objetivo

✓ Definir medidas de política y acciones para desarrollar el sistema de transporte fluvial de Colombia, como un mecanismo para:

1. Mejorar las condiciones de navegabilidad de los principales ríos.
2. Optimizar la prestación del servicio.
3. Reducir los costos logísticos y de transporte de los bienes de consumo nacional y de comercio exterior
4. Propender por la integración comercial y productiva con Venezuela, Ecuador, Perú y Brasil.
5. Crear condiciones para una mayor articulación intermodal.
6. Estimular y promover la participación del sector privado en la modernización y recuperación de la infraestructura.



*Puente sobre el río Magdalena



Componente	Solución
Magdalena	<ul style="list-style-type: none">✓ Mejorar la navegabilidad del Río Magdalena y sus principales afluentes✓ Propiciar el uso del Río Magdalena para una mayor integración con Venezuela.✓ Estudiar factibilidad del Río Cauca como enlace intermodal para:<ol style="list-style-type: none">1. Consolidar el corredor de transporte intermodal Cauca - Ecuador2. Potenciar el intercambio con este país y Perú.

Componente/Solución



Orinoco

- ✓Mejorar la navegabilidad de la cuenca y la articulación intermodal de sus ríos
- ✓Analizar la viabilidad de consolidar el corredor de transporte multimodal Cundinamarca - Meta - Orinoco, para mayor integración con Venezuela

Componente/Solución



Corredor Intermodal Tumaco - Puerto Asís - Belem do Pará

Atrato - Pacífico

✓ Mejorar la navegabilidad y articulación intermodal de los ríos, como un mecanismo de desarrollo productivo y social para la región.

✓ Lograr la integración comercial y productiva con Ecuador.

Amazonas

✓ Mejorar la navegabilidad y articulación intermodal de los ríos de la cuenca.

✓ Consolidar el corredor de transporte intermodal Tumaco - Puerto Asís - Belém do Pará.

✓ Propiciar mayor integración de la red de infraestructura de Colombia con Ecuador, Brasil y Perú.

Argumentos Principales - Integración Regional

El Sistema hidrovial Colombiano tiene presencia en la totalidad de las regiones y zonas fronterizas del país

Permitirá el aprovechamiento de la conexión entre la cuenca del Orinoco y la del Amazonas, para la integración entre Brasil, Colombia y Venezuela

Se mejorará la integración regional:

-Centros de producción con las zonas fronterizas

-Regiones colombianas con Brasil, Ecuador, Perú y Venezuela

Potenciará una mayor articulación de la red de infraestructura colombiana con las redes de los demás países

Argumentos Principales - Integración Comercial y Productiva

El desarrollo del Sistema hidroviario permitirá dinamizar los flujos de mercancía que utilizan este modo

Potenciará el uso de centros de transferencia de carga

La mayor articulación del sistema, sumado al mejoramiento de la infraestructura vial posibilitará la reducción de los costos logísticos del comercio interno y externo

Facilitará el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado

El aumento en el movimiento de carga permitirá dinamizar los intercambios comerciales

Se dinamizará la integración productiva, comercial y logística entre la industria colombiana y las industrias de Brasil, Ecuador, Perú y Venezuela

**La existencia de corredores intermodales y redes fluviales desarrolladas que conecten estos centros con las fronteras impactará positivamente en la utilización de los proyectos de la cartera IIRSA y en la mayor integración comercial y productiva entre los países*



*Fuente: Resultados de la aplicación de la metodología de integración productiva y logística de valor agregado en el marco de IIRSA – Grupo 5 Eje Andino

*Megaconvoy de contenedores por el río Magdalena

¿Como incluirla en IIRSA?

Proyecto Rotula entre el Eje Andino y Amazonas.
El proyecto cumple funciones en ambos ejes

Proceso Sectorial de transporte multimodal
-Articulación del transporte fluvial como parte de un enfoque multimodal apropiado para espacios emergentes

Que sigue?

Solicitud de Cooperación Técnica

Gracias

www.dnp.gov.co
Teléfono: (1) 381 5000