

**JAVIER DÍAZ M.**  
Opinión

## Del dicho al puerto

Se informó que el dragado de Buenaventura se haría por obra pública, pero no hay avances.



**Y**a perdimos la cuenta de cuántas navidades han pasado desde que escuchamos el primer anuncio de la realización de la profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura. No perdimos la esperanza dado que hay señales positivas que ha dado este Gobierno sobre este tema fundamental no solo para el comercio exterior del Valle del Cauca, sino del país en general, en búsqueda de un posicionamiento aún mayor de Colombia como actor relevante del intercambio de bienes a nivel mundial.

El ministro de Transporte (saliente) Guillermo Reyes, confirmó el 19 de enero de este año, durante su visita a Cali, que el dragado del canal de acceso a Buenaventura se realizará por obra pública; esto nos llena de mucha ilusión, sumado a los anuncios a finales del 2022 del ministro de Hacienda (saliente), José Antonio Ocampo, en el sentido que los recursos para esta obra están garantizados. Sin embargo, del dicho al puerto hay mucho trecho. Ya han pasado tres meses y no se ha concretado el proyecto. Es hora de tomar acción y mandar señales claras al mercado y en especial a las navieras que son actores que se mueven muy rápidamente y constantemente están analizando cómo mejorar la eficiencia y productividad.

Uno de los escenarios de no hacer el dragado es la pérdida de conectividad del puerto con las principales rutas transpacífico y pasar a ser un puerto de segunda, donde no llegue mercancía directamente, sino a través de otro puerto. Esto generaría una merma de competitividad, tanto para los importadores como para los exportadores y sin duda sería un gran dolor de cabeza; no podemos acostumbrarnos a vivir con este mal cuando tenemos la solución a la mano. Se han validado varios modelos financieros como el anticipo de las contraprestaciones de los concesionarios portuarios, una alianza público-privada, el peaje y ahora por obra pública. También ampliamente se han discutido los beneficios de llevar la profundidad y que sea a 15 metros, 15.5 o 16 e inclusive más. En lo que todos estamos de acuerdo es que es una necesidad hacerlo.

En general, las navieras vienen actualizando la flota por motonaves más grandes y eficientes. Solo en 2023, las navieras que hacen parte del top 10 recibirán más de 80 embarcaciones que fueron ordenadas en 2020 y 2021, con las que renovarán y ampliarán su flota, especialmente para rutas transpacífico, embarcaciones en su mayoría mega pañamax y neopanamax con una capacidad mayor a 13 mil TEUS.

Si no se hace la profundización, estas motonaves podrían tener restricción de acceso al puerto de Buenaventura, dependiendo de las mareas y la cantidad de carga que lleven.

Extendemos la invitación al Gobierno Nacional para trabajar conjuntamente, con el fin de agilizar esta obra clave, que sabemos que traerá grandes beneficios, como mayor desarrollo, bienestar e ingresos para las empresas y la sociedad en general.

\* Presidente de Analex  
@javierDiazMo