

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO DE LOS PROYECTOS PORTUARIO Y VIAL EN TRIBUGÁ, COLOMBIA

La costa Pacífica de Colombia es una de las regiones con mayor biodiversidad. Esta zona de alto valor ecológico es también la puerta al dinámico comercio del océano Pacífico, por su conexión con China y Estados Unidos, y por tanto existen varios proyectos de infraestructura planificados para la región. Estos proyectos mejorarían la capacidad logística y, eventualmente, generarían crecimiento económico, pero también generarían impactos ambientales y sociales importantes. El proyecto presentado por la Sociedad Portuaria Arquímedes (SPA) para la construcción de un puerto multipropósito en el Distrito Regional de Manejo Integrado Golfo de Tribugá – Cabo Corriente (DRMIT) es uno de estos proyectos.

Conservation Strategy Fund (CSF) realizó un análisis costo-beneficio del puerto propuesto en Tribugá, así como de la carretera Las Ánimas – Nuquí, que estaría asociada al puerto. Esta carretera fue inicialmente propuesta por la SPA y posteriormente declarada por el gobierno de Colombia como una vía de importancia estratégica.



Foto: Shutterstock.

La metodología utilizada en ambos casos es el análisis costo-beneficio. El análisis incluyó entre los costos del puerto a las principales externalidades socio ambientales que el proyecto generaría y que han sido observadas por diversos sectores de la sociedad colombiana. Los resultados muestran que el proyecto portuario no es viable desde una perspectiva financiera (del inversionista), como tampoco desde una perspectiva económica (de la sociedad colombiana en general). Resultados similares se observan para la carretera si esta se analiza bajo el supuesto de que el puerto no se construye. En caso de que el puerto se construya, la factibilidad dependería de que una parte del tráfico actual de la carretera que conecta el puerto de Buenaventura se desvíe hacia Tribugá. Estos resultados, en la actual coyuntura de desaceleración económica, sugieren que el Estado debe explorar otras alternativas para el desarrollo logístico de su costa Pacífica, ya sea fortaleciendo puertos existentes o identificando otras zonas potenciales para la construcción de un puerto nuevo; de tal forma que se garantice el retorno económico de las inversiones y se minimicen los impactos en los ecosistemas y medios de vida de las poblaciones locales.

POLITICAS DE CONSERVACIÓN EN SÍNTESIS

NOVIEMBRE 2021 | N°56
conservation-strategy.org

AUTORES:

CARLOS SOLÍS
THAÍS VILELA
NATALIA SANÍN
ALFONSO MALKY
PEDRO GASPARINETTI

CONSERVACIÓN
ESTRATÉGICA



El proyecto

La propuesta de la SPA para el Golfo de Tribugá es la construcción de un puerto marítimo multipropósito, con un enfoque principal en carga contenerizada. Debido a su ubicación, se argumenta que el puerto atendería principalmente el comercio con la zona pacífica del norte del país, puesto que los costos de transporte desde otras regiones no serían competitivos. Para ser funcional, el puerto requeriría también mejorar su conectividad con una carretera. Es por este motivo que la carrera Las Animas – Nuquí formó parte de la propuesta inicial de la SPA.

El análisis costo-beneficio

El análisis costo-beneficio *financiero* permite establecer si un proyecto es factible para el inversionista, en este caso, la concesión portuaria solicitada por la SPA. Por otro lado, el análisis costo-beneficio *económico* es similar al financiero, pero estima la viabilidad del proyecto desde el punto de vista de la sociedad (en lugar del inversionista privado). Para este análisis se consideraron las siguientes externalidades: i) disminución de ingresos pesqueros y de turismo en la región, ii) afectación a los servicios ecosistémicos provistos por el manglar y, III) pérdida del valor de existencia del DRMIT.

Como se puede ver en la Tabla 1, el impacto más importante está asociado a la pérdida de bosque de manglar, que resultaría en una disminución de la provisión de servicios ambientales. Otra pérdida importante está asociada al *valor de existencia*, el cual representa el valor que asignan los colombianos para mantener intacta la riqueza natural del lugar, aun cuando no tengan intenciones de visitarlo. El puerto propuesto también impactaría la actividad pesquera local debido a que el tráfico de barcos no permitiría hacer uso de algunos caladeros de pesca. Además, la construcción del puerto podría impactar negativamente al turismo debido a la afectación al paisaje natural y también porque existe la posibilidad de que el ruido y tráfico portuario disminuya las posibilidades de avistamiento de ballenas.

En el caso de la carretera se utilizó el modelo RED, desarrollado por el Banco Mundial, para la evaluación económica de vías de bajo volumen de tráfico. En ambos

casos se utilizó una tasa de descuento del 12% (tasa requerida por el Gobierno de Colombia para este tipo de proyectos) y un horizonte de tiempo de 20 años.

Resultados y Conclusiones

El proyecto de puerto propuesto por la SPA generaría beneficios para la administración Estatal debido a la recaudación de impuestos, pero también tendría un impacto negativo en el medio ambiente y sobre los medios de vida de la población local, entre ellos pescadores, un grupo altamente vulnerable. El balance neto muestra que los costos superarían a los beneficios (VAN = -13,8 millones USD) y, por tanto, este no sería viable desde el punto de vista financiero. El proyecto tampoco alcanzaría su viabilidad desde el punto de vista económico (VAN = -3,4 millones USD). En consecuencia, la implementación del proyecto no es recomendable.

Como toda evaluación de este tipo, existe cierto grado de incertidumbre en algunos parámetros clave considerados para el análisis, por ejemplo, la demanda efectiva que el puerto tendría. Ante esa incertidumbre se realizaron análisis de sensibilidad y de riesgo probabilístico. Según estos análisis, si esos parámetros alcanzan sus valores más optimistas, y de manera simultánea, existe una probabilidad de tan sólo el 35% de que el proyecto llegue a ser viable. Este porcentaje, no considera el grado de incertidumbre que existe respecto al impacto negativo que el puerto podría tener sobre el ecosistema y, por tanto, existe la posibilidad de que los impactos considerados sean significativamente menores a los que efectivamente lleguen a ocurrir. La incorporación de estos factores de incertidumbre reduciría aún más el porcentaje de probabilidad de factibilidad del proyecto.

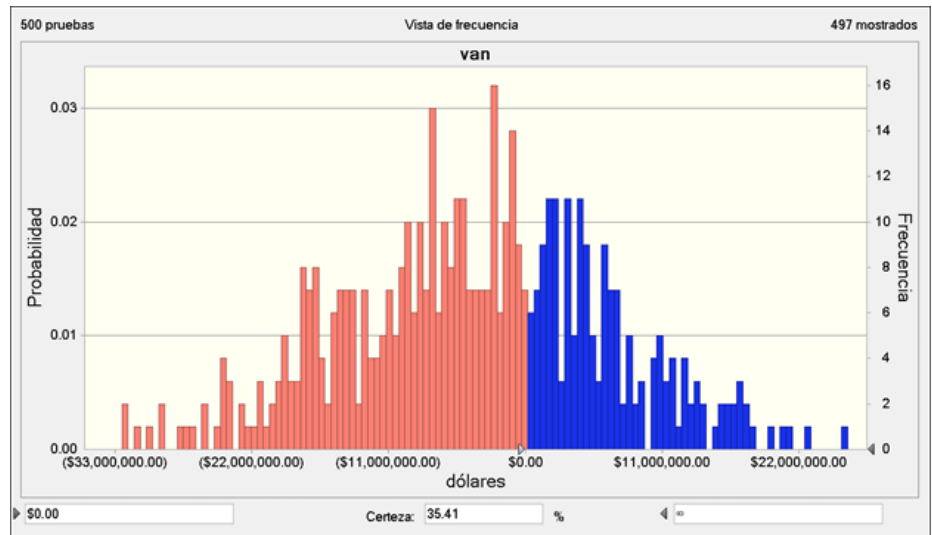
Con relación a la carretera Las Ánimas - Nuquí, se consideraron dos escenarios para el análisis de factibilidad. El primero no considera la construcción del puerto. En ese caso, el proyecto vial no sería viable económicamente. El segundo considera la construcción del puerto y, por tanto, un incremento del tráfico vehicular. En ese caso, un desvío de 25% del tráfico actual de la carretera que conecta el puerto de Buenaventura hacia Tribugá sería suficiente para que la carretera sea viable.

Tabla 1. Valoración económica de las externalidades socio-ambientales

Externalidad	Valor	Método de cálculo
Afectación al manglar	2.726.076 USD/año	Transferencia de beneficios
Pérdida del valor de existencia	2.278.619 USD	Valoración contingente
Pérdida de ingresos pesqueros	15.380 USD/año	Costos de mercado
Pérdida de ingresos turísticos	308.888 USD/año	Costos de mercado y experimento de elección

La interpretación de estos resultados debe considerar lo siguiente: (1) los datos de inversión de la carretera son los datos presentados inicialmente por el consorcio promotor del puerto, dado que aún no se cuenta con datos oficiales del gobierno de Colombia, actual responsable por el proyecto vial; y (2) no se valoró los impactos socioambientales (externalidades) que generaría la carretera. Es posible que la cuantificación monetaria e inclusión de los impactos socioambientales en el análisis haga que el porcentaje de tráfico que debería desviarse desde Buenaventura para hacer el proyecto viable sea mucho más alto.

Figura 1 Análisis de riesgo del VAN económico: Escenario base.



Puesto que el proyecto no es recomendable desde las perspectivas financiera y económica, pero que el fortalecimiento logístico del país es un objetivo deseable, es importante tomar decisiones en un contexto de diálogo informado. Los puntos a considerar para la planificación futura incluyen: el contexto comercial actual, la vocación comercial del proyecto en Tribugá, las alternativas de expansión portuaria y de desarrollo para la zona.

El desaceleramiento del comercio debido a la pandemia presenta una pausa de oportunidad para que el Estado colombiano lidere un nuevo proceso de prospección de alternativas. Considerando el contexto económico global y el acortamiento a las líneas de suministros que se discute a nivel internacional, parece que las posibilidades de que el comercio internacional crezca con pujanza en el corto plazo son limitadas. Adicionalmente, dado que el puerto serviría sobre todo para promover la importación de mercancías desde Asia, el proyecto no tendría un efecto multiplicador tan grande como lo tendría un puerto enfocado en la promoción de exportaciones.

Entre las alternativas existentes para la expansión portuaria están otros sitios alternativos de construcción, la modificación del proyecto actual o el fortalecimiento del ya existente puerto de Buenaventura. Todas las opciones deben venir acompañadas de un análisis costo-beneficio que incluya la internalización de externalidades socio-ambientales.

Finalmente, y más allá de la decisión asociada al puerto, es importante discutir sobre alternativas para el desarrollo socio económico en esta región. Fortalecer las principales actividades económicas para la población, como la pesca y el turismo, puede ser un buen punto de partida. Si los ingresos pesqueros y turísticos se duplicaran, representarían un flujo económico adicional de 1,25 millones de USD al año, que tendría un impacto positivo en esta región donde el 45 % de la población está en situación de pobreza multidimensional. El turismo, sobre todo, presenta oportunidades de crecimiento y distribución horizontal de los recursos, así como también oportunidades de inversión.

Agradecimientos

Este proyecto fue desarrollado por Conservation Strategy Fund, con apoyo y provisión de información por parte de Conservación Internacional Colombia, Wildlife Conservation Society Colombia, la Fundación Marviva y la Alianza Nuquí; y financiado por la Fundación Porticus.