

Distribución Física Internacional/Puerto de Urabá

¿Aumentará la competitividad de Medellín con la construcción del Puerto de Urabá?

Por: Legiscomex.com

14 de agosto del 2013

Urabá es el epicentro del desarrollo económico, social y exportador de una región con inmensas potencialidades y una estratégica posición geográfica. Es el puerto natural de la región sobre el Atlántico; con una profundidad promedio de 20 metros, el calado en el canal de acceso es operativo para cualquier tipo de buque empleado para el tráfico de mercancías.

Existe un megaproyecto para la construcción de un conjunto de puertos especializados en la importación y exportación de grandes flujos de cargas a granel, frutas, manufacturas, carga pesada o líquidos procedentes del departamento de Antioquia, la Costa Atlántica, El Eje Cafetero y Bogotá.

Se trata del puerto de Urabá, un complejo, que será construido en la que se considera como "la mejor esquina de América", contará con la última tecnología e innovación, lo que permitirá que quienes importen o exporten desde y hacia el centro del país se ahorren 300 kilómetros de distancia, reduzcan tiempos y, a su vez, los barcos que vengan por el Océano el Pacífico no tengan que cruzar por el canal de Panamá, lo que disminuirá los costos logísticos.

De acuerdo a la Agencia Nacional de Infraestructura, el proyecto cuenta con la participación de la Gobernación de Antioquia, la Alcaldía de Medellín, la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (Andi), Uniban, Banacol, la Asociación de Bananeros de Colombia (Augura), la Fundación para el progreso de Antioquia (Proantioquia). La planificación, los diseños, estudios y concesión de la obra, se calcula que dure tres años y está estimado en USD140 millones.

La ubicación de un puerto de gran envergadura en Urabá es beneficiosa para Medellín y Antioquia, porque facilitaría el acceso de esta región a mercados globales, al impulsar la producción industrial y comercial del país. Además, el terminal marítimo se convertiría en la zona de mayor progreso económico y social del departamento, a través de su cercanía con el canal de Panamá y el fácil acceso a los mercados de EE UU y Sudamérica.

Con la construcción de este puerto, Medellín se mantendrá como el principal eje y centro industrial del crecimiento económico de Antioquia, al concentrar el 7,5% del valor total de la industria nacional y el 8,1% del empleo manufacturero.

Los empresarios de Bucaramanga y Medellín tienen grandes expectativas por el megaproyecto para impulsar las exportaciones del calzado, las confecciones y agilizar los trámites de comercio exterior.

El puerto de Urabá

Los estudios de viabilidad realizados por El Concejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) han determinado al Sistema Portuario de Urabá como una terminal fluvial y marítima destinada a la entrada de grandes buques, portacontenedores y tanqueros procedentes de todo el mundo. El puerto permitirá el manejo y almacenamiento de contenedores, carga general y productos a granel.

Para el CONPES, la construcción de esta terminal es de gran beneficio para la proyección comercial de Antioquia y de Colombia dentro del contexto latinoamericano, al aumentar la competitividad internacional ante la inminente celebración de Tratados de Libre Comercio.

Geográficamente, El Puerto de Urabá está localizado en Boca Tarena, zona ubicada sobre el litoral occidental del Golfo de Urabá, en la bahía el Rotico y el brazo más septentrional del Atrato que marca el límite entre los departamentos de Antioquia y Chocó.

Gráfica 1: Mapa del Puerto de Urabá



Fuente: Invias

El puerto es considerado un proyecto económicamente viable, al estar directamente relacionado con megaproyectos como las Autopistas de la Montaña, la Autopista de las Américas y la construcción de una enorme planta de aluminio en esta misma región.

El puerto y sus antecedentes históricos

Desde hace 80 años, la construcción del Puerto de Urabá ha estado rodeada de diferentes estudios y propuestas para determinar su conveniencia, capacidad y ubicación. Las empresas interesadas en el proyecto, han sugerido esquemas de operación que van desde la creación de una obra de aguas profundas para buques de gran calado o en segunda instancia un puerto de aguas someras para medianas embarcaciones.

A Pesar de la existencia de grandes estudios de viabilidad, el Sistema Portuario de Urabá no se ha llevado a cabo porque está condicionado al aumento de la demanda en carga, generada por la conexión de la vía de acceso al puerto. La obra considerada de mediano y largo plazo necesitaba un punto de partida donde la inversión no fuera toda pública, ya que el departamento servía como promotor de esa etapa inicial y era fundamental el aporte por parte de los gremios bananeros y del sector industrial.

Principales estudios

Según el Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia (BIRD), son varios los estudios de viabilidad que se han realizado para la construcción del Puerto de Urabá:

Tabla 1: Principales estudios de viabilidad

Estudios de viabilidad		
Año	Entidad	Descripción
1926	Siemens BauunionGmbH	Recomendó la construcción del puerto en el municipio de Necoclí.
1969	Gobierno Nacional	Presentó la iniciativa para la construcción de un puerto internacional en Urabá situado en Turbo.
1972	Asamblea Departamental de Antioquia	Autorizó los trámites para la financiación de los estudios y la construcción de un puerto en Urabá.
1980	Concejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)	Aprobó la constitución de una sociedad privada para la construcción y operación de un puerto en Urabá.
1985	HidrocivilesLtda	Elaboró un estudio que dictaminó la ubicación de un puerto en Punta de las Garzas.
1992	Concejo Nacional de Política Económica y Social de Occidente	Adelantó los estudios para la construcción de un puerto de aguas someras en Bahía Colombia.

Estudios de viabilidad		
Año	Entidad	Descripción
1995	Álvaro Pachón y Asociados Ltda. E Hidroestudios S.A	Elaboraron el estudio de factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas.
1997	Hidroestudios S.A	Realizó una extensión del estudio de factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas, evaluando el proyecto con localización en la bahía de Turbo.
2006	Aquaterra Consultores Asociados S.A	Presentó una propuesta metodológica para la realización de estudios de factibilidad, geotécnicos, ambientales y diseños definitivos.
2007	Sociedad Promotora de Proyectos S.A	Contrató el estudio de viabilidad del sistema portuario de Urabá, realizado por la empresa consultora SENER de España.
2008	Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia	Presentó un proyecto de inversión aproximada de infraestructura estratégica para el Sistema Portuario de Urabá
2010	Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo	Remitió a PUERTO BAHÍA COLOMBIA DE URABÁ S.A. la liquidación y requirió que allegara el certificado de existencia y representación legal pertinente.
2011	Gobierno Nacional	Formalizó la constitución de la Sociedad Promotora del Desarrollo Portuario de Urabá.
2012	Cámara de Comercio de Urabá	Conformó la Sociedad Promotora del Desarrollo Portuario de Urabá, encargada de la construcción del puerto en el golfo de Urabá
2013	Gobernación de Antioquia	Anunció la construcción del Puerto de Urabá con inversiones al 2015 por un valor de COP4 billones.

Fuente: BIRD, elaborado por Legiscomex.com

Desarrollo portuario en Urabá

De acuerdo al estudio realizado por el BIRD, "Iniciativas de conexión de Antioquia con el noroccidente colombiano", la operación portuaria en Urabá cuenta con barcazas grandes y pequeñas, que poseen una capacidad para transportar entre 12 y 4 contenedores, respectivamente. Las más grandes tienen una capacidad de 360 toneladas (ton), con 36 metros

(m) de largo, 9 m de ancho, 1,7 m de calado; las más pequeñas cuentan con capacidades de 160 ton, con 31 m de largo, 7 m de ancho, 1.2 m de calado.

Adicionalmente, el BIRD notifica que los equipos de cargue junto al río utilizan diferentes sistemas operativos, desde modernos puentes-grúas, con capacidades variables entre 10 y 30 toneladas aptos para mover contenedores, hasta los sistemas de riel sinfín (polipastos) utilizados para mover carga paletizada.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), señaló que el Puerto de Urabá ha sido manejado hasta ahora por las compañías bananeras. Desde el 2009, el Gobierno Nacional incluyó éste proyecto dentro del Plan Nacional de Desarrollo, en el cual se comprometió a crear una conexión vial de altas especificaciones entre Medellín y esta región. Igualmente, se propuso buscar una mayor participación de más industrias privadas diferentes a las bananeras, interesadas en exportar e importar a menores costos.

Gráfica 2: Distancias Medellín – Puertos



Fuente: Elaborado por Legiscomex.com, con información del BIRD

Los estudios realizados por los empresarios bananeros son considerados una alternativa viable para estimular a los antioqueños a invertir en el proyecto del puerto de Urabá. El megaproyecto necesita una infraestructura vial adecuada para transportar toda la carga que llega y la que se envía, mejorar la logística portuaria y de esta manera disminuir los costos en los fletes de transporte.

Una de las mayores fortalezas para llevar a cabo la construcción del Puerto de Urabá es su favorable ubicación para acortar las distancias entre los diferentes puertos, lo que reduciría los costos de los procesos de exportación e importación.

Es notable la diferencia en distancias entre Medellín y otros puertos de Colombia. La malla vial del Puerto de Urabá es definitiva para mejorar la competitividad de los sectores exportadores, teniendo en cuenta que el transporte terrestre en el país sobresale por sus elevados costos.

La distancia entre Medellín y Turbo es de 350 kilómetros (km), mientras que de Medellín a Santa Marta es de 843 km, es decir, un 42% menos de trayecto recorrido hacia distintos puertos.

El ahorro en el transporte entre Barranquilla y Turbo es de un 47%, en comparación con Cartagena con un 56%.

Hasta el Puerto de Buenaventura el recorrido es de 499 km, lo que equivale a un 70% de ahorro en distancia.

Estas diferencias se convierten en beneficios para los empresarios antioqueños, ya que internacionalmente el costo de mover una tonelada por kilómetro es de 1 centavo de dólar, mientras que en Colombia es de 6 centavos de dólar. Al disminuir las distancias, el costo total para exportar o importar un producto resultaría menor.

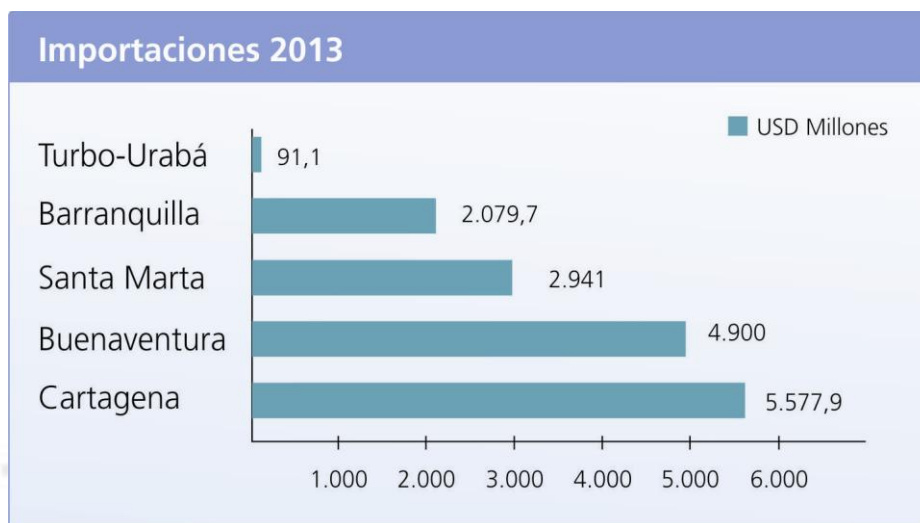
Gráfica 3: Exportaciones por puertos 2013



Fuente: Elaborado por Legiscomex.com

Según cálculos de **Legiscomex.com**, con información del Departamento Administrativo Nacional de estadística (DANE) y de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), en el 2012 el Puerto de Urabá exportó USD617,8 millones, mientras que en lo que va acumulado del 2013 (periodo comprendido entre enero y mayo, USD225,4 millones, es decir se han disminuido un 36%, ocupando el último lugar en comparación con los principales puertos del país. Sin embargo, se espera que la transformación en una terminal multipropósito incremente la capacidad de manejo de carga general en 2 millones de toneladas al año.

Gráfica 4: Importaciones por puertos 2013



Fuente: Elaborado por Legiscomex.com

De acuerdo al análisis de **Legiscomex.com**, en importaciones el primer lugar lo ocupa el Puerto de Cartagena con USD5.577,8 millones. El puerto de Urabá llegó a USD198,8 millones, en el 2012, y en el acumulado del 2013 totaliza USD91,1 millones, ocupando el último lugar en movimiento portuario de carga importada.

Según la Zona Franca de Urabá, el puerto ofrece facilidades portuarias para el ingreso y salida de materias primas y productos terminados. Al Golfo llegan 520 buques al año que cargan 70 millones de cajas de banano y plátano. Las compañías operadoras de los barcos prestan el servicio de transporte a terceros con tarifas competitivas. El sistema portuario actual mueve 2 millones de toneladas al año y tiene una capacidad instalada que le permite elevar su volumen a 5 millones de ton/año.

Con la apertura del puerto, Urabá se convertiría en la mejor esquina de Sudamérica con más de 290 km de costa y en el punto de contacto entre Norte y Centroamérica, lo que permitirá una disminución directamente en los costos por toneladas.

Urabá, impulsador del crecimiento antioqueño

Urabá se puede convertir en uno de los puertos más competitivos a nivel internacional frente a otras terminales, debido a su ubicación estratégica, que le permite ser el centro regional que atienda los mercados del Caribe, a países que conforman el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), Europa, La Cuenca del Pacífico, así como la intercomunicación en los mercados asiáticos. Es posible que la ejecución de un proyecto como este dinamice la economía de la región antioqueña y aún más del país, logrando solucionar problemas sociales, al generar empleo, mejorar las condiciones de vida de su comunidad, mediante cambios ambientales, políticos.

Gráfica 5: Ubicación geográfica de Urabá en Colombia

Fuente: Legiscomex.com

La Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia señala que en cuanto a las proyecciones de cargas, el Puerto de Urabá tendrá un mercado potencial de 12 millones de toneladas concentrado en carga de contenedores y suelta.

El Sistema Portuario de Urabá estará limitado al aumento de la demanda en carga, es decir, de los productos que puedan llegar a la zona de embarque mediante la vía de acceso al puerto. Esta conexión va ligada al proyecto de concesión vial, Autopistas de la Montaña, unido al Tramo Túnel de Occidente – El Tigre (Chigorodó).

Por otra parte, la Zona franca de Urabá se ha convertido en una plataforma de negocios para Medellín, Antioquia y Colombia, debido a su cercanía al Canal de Panamá y a la Zona Libre de Colón. Sumado a esto, la ANI señala que el puerto estará estrechamente vinculado con los megaproyectos del Plan Puebla - Panamá, con el Canal del Atrato - Truandó, la Integración de la Infraestructura Regional de Sur América (IIRSA) y el Puente Terrestre Interoceánico, o canal seco, que unirá el Atlántico con el Pacífico, a través de una carretera, un ferrocarril y un poliducto.

Conclusiones

Según un análisis de **Legiscomex.com**, el Golfo de Urabá puede contribuir de una manera significativa al desarrollo de comercio exterior antioqueño, haciéndolo mucho más competitivo y eficiente en cuanto a los costos logísticos, aprovechando su privilegiada ubicación estratégica y geopolítica.

Debido a su localización en el Golfo de Urabá, la construcción de este megaproyecto podría atraer el 13% de las cargas que actualmente se mueven por los demás puertos del Atlántico y facilitaría la salida de aquellas que se encuentran en el centro y suroccidente de Colombia.

Con las futuras vías, el puerto de Urabá estará a cuatro horas y media de Medellín por lo que esta región tendría un gran desarrollo agroindustrial e industrial, que la convertirán en una de las más atractivas de Colombia, y con una excelente disminución en el valor del fletes para los importadores y exportadores.

Así mismo, permitirá la optimización del recurso humano, de la infraestructura de la zona, del uso de equipos e indudablemente se producirán unos ahorros y menores costos que harán que la fruta colombiana sea más competitiva en los mercados internacionales.

Al permitir el desarrollo del puerto, Colombia aumenta su participación e importancia geoeconómica frente a EE UU y la UE, ya que dada la magnitud de sus riquezas en recursos naturales, biodiversidad, el clima, el agua y su posicionamiento geoestratégico, el Golfo de Urabá es un territorio que permite el avance de proyectos de gran envergadura, produciendo altos dividendos, objetivo final de los inversionistas nacionales e internacionales.

No obstante, un proyecto de gran impacto como lo es la construcción del Puerto de Urabá acarrea múltiples implicaciones que se deben tener en cuenta al momento de su ejecución, es decir, de qué manera se va a controlar el crecimiento de la población y por tanto cómo satisfacer los bienes y servicios que ésta demandará.

Es importante tener en cuenta que Urabá cuenta con un gran potencial productivo en actividades agropecuarias para ser utilizado en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, ya que todo el exceso de mano de obra lo puede absorber el puerto, aún con los planes de ampliación que se están desarrollando.