CONEXIÓN

PACÍFICO ORINOQUIA

1ª CONEXIÓN DIRECTA

ENTRE BUENAVENTURA Y PUERTO CARREÑO

ESTUDIO SOCIOECONÓMICO

CONEXIÓN PACÍFICO – ORINOQUÍA
(VALLE DEL CAUCA, TOLIMA, HUILA, META, VICHADA)
A PARTIR DE LOS NUEVOS TRAZADOS Y ESTIMACIONES
DE CAPEX Y OPEX ASOCIADAS

RESUMEN EJECUTIVO

REALIZA: GEONÓMICA Consultores

APOYA: FDN Financiera de Desarrollo Nacional

FINANCIA: ProPacífico

1. ¿QUÉ ES LA CONEXIÓN PACÍFICO – ORINOQUIA?

PRIMERA CONEXIÓN DIRECTA ENTRE BUENAVENTURA Y PUERTO CARREÑO

La Conexión Pacífico – Orinoquia busca generar una conexión directa entre el Distrito Buenaventura, en el Valle del Cauca, y Puerto Carreño, en el Vichada, a través de un corredor transversal de 1.490 kilómetros.

Por la topografía montañosa del país, históricamente ha existido una desconexión entre el oriente y el occidente de Colombia. La forma como se pensó el país, su comercio y la conexión de centros urbanos reforzó dicho aislamiento.

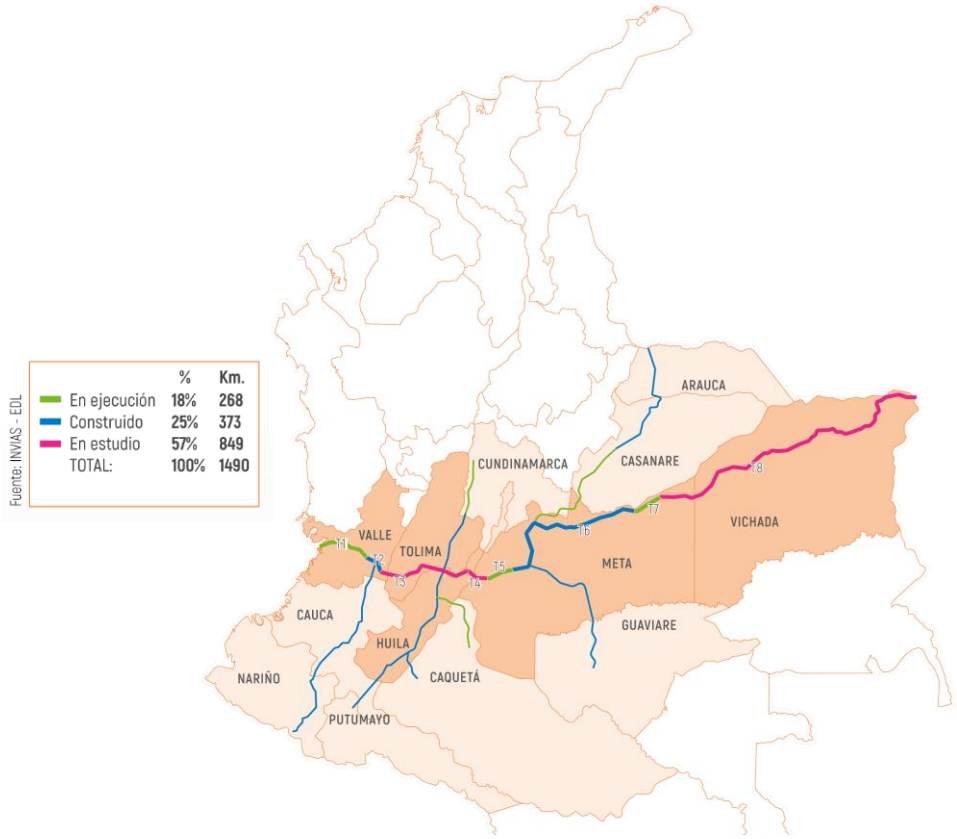
Ambas situaciones han influido en que la Orinoquia y parte del sur del país no se hayan desarrollado conforme a su gran potencial. Esta primera gran transversal del país, sentido Occidente – Oriente, genera por lo menos dos impactos en la configuración espacial de la economía colombiana.

Por un lado, el acceso directo del oriente y sur del País al océano Pacífico permite explotar el alto potencial agroindustrial en estos territorios, porque los integra a los mercados nacionales e internacionales. En efecto, el proyecto acerca el puerto a los centros de producción de la altillanura, Huila, sur del Tolima, Caquetá y Putumayo. El escalamiento de la actividad económica en estas regiones, por su parte, generará impactos positivos desde el punto de vista social.

Por otra parte, el nuevo corredor constituye una alternativa al paso de "La Línea" para los flujos oriente – occidente en el centro y sur del País. El proyecto alivia los problemas de congestión que se prevén en el largo plazo para este paso de la cordillera y genera redundancia a varios a tramos críticos de la red vial nacional. Además de constituir una alternativa a "La Línea" para viajes entre el suroccidente y Bogotá, el proyecto permite contar con una alternativa a la vía Bogotá – Villavicencio para aquellos flujos con destinos al occidente del País ante eventuales cierres de este tramo, como el presentado durante 2019.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA CONEXIÓN PACÍFICO – ORINOQUIA: EXTENSIÓN, DEPARTAMENTOS QUE BENEFICIA Y TRAMOS

ESTADO DE LA CONEXIÓN PACÍFICO – ORINOQUÍA



De los 1.490 km que comprende la Conexión Pacífico Orinoquía, el 25% se encuentra construido, el 18% en ejecución (preconstrucción o construcción) y una porción importante, correspondiente al 57%, se encuentra en fase de estudios. El proyecto se divide en 8 tramos que se describen a continuación:

Tramo 1: Buenaventura – Loboguerrero – Mulaló (107,3 km)

- Buenaventura - Loboguerrero – Buenaventura: En estructuración en la Agencia Nacional de Infraestructura dentro de la estructuración integral del corredor Buga – Buenaventura para consolidación de la doble calzada. Se adjudicaría en 2021.
- Mulaló – Loboguerrero: Adjudicado desde diciembre de 2014. Estimaba inicio de obras para el 2016, pero por dificultades de carácter ambiental en la UF 3 (Cruce de pavas) no cuenta con la licencia ambiental.

Tramo 2: Mulaló – Florida (62,1 km)

- Corresponde a un tramo construido. La operación, mantenimiento y rehabilitación del tramo estará a cargo de la próxima concesión de la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca que se adjudicará en abril del 2021.

Tramo 3 Florida – Ruta 45 (140,8 km)

- Estudios de factibilidad finalizados por el INVIAS en diciembre de 2019.

Tramo 4: Colombia – La Uribe (65 km)

- Estudios de prefactibilidad adjudicados en diciembre de 2019 al Consorcio Conexión Colombia.

Tramo 5: La Uribe – Mesetas (55 km)

- En marzo de 2020 se reactivó el contrato Transversal de La Macarena, en ejecución por parte del Ejército Nacional; para la pavimentación y adecuación de 5 km de vía; en el pasado la misma institución adecuó 4 km. Este proyecto está priorizado en el PND 2018-2022 para el departamento del Meta en Categoría II como Pavimentación de la vía Uribe – Mesetas.

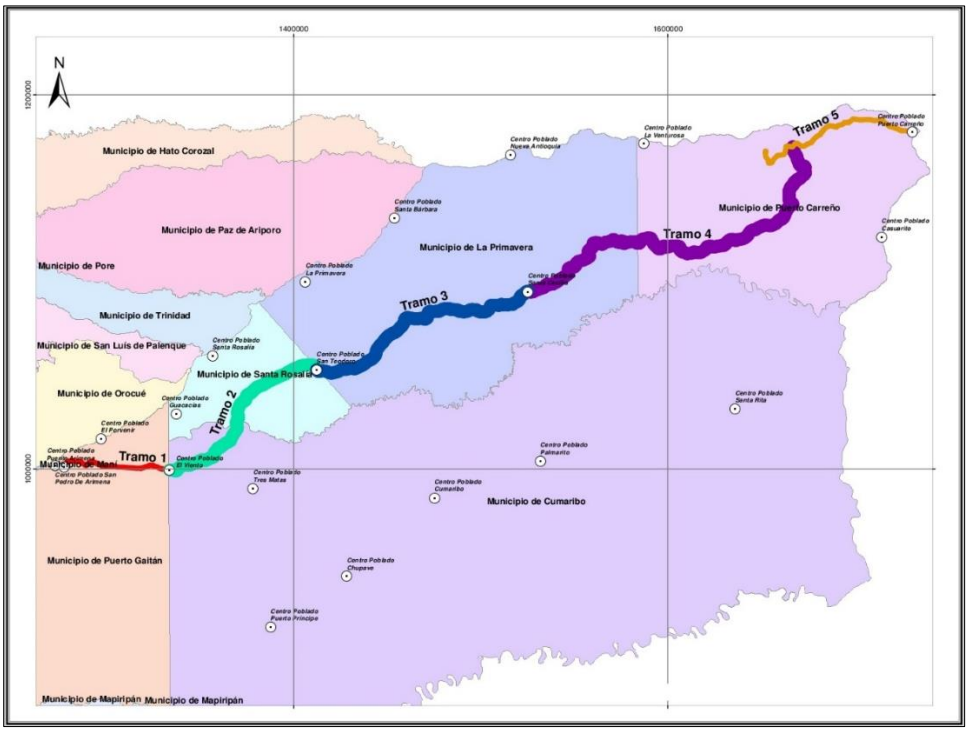
Tramo 6: Mesetas – Puerto Gaitán (322 km)

- Tramo construido, que tendrá intervenciones en rehabilitación, mejoramiento y algunas construcciones por la Malla Vial del Meta.

Tramo7: Puerto Gaitán – Puente Arimena (69 km)

- Contratado en la IP Malla Vial del Meta desde mayo de 2015 con un plazo del contrato por 30 años. Sin embargo, se encuentra en proceso de reactivación con la ANI.

Tramo 8: Puente Arimena – Puerto Carreño (659 km)



Fuente: INVIAS.

Debido a su amplia extensión, este tramo se divide a su vez en los siguientes sub tramos:

a. Puente Arimena – El Viento (62 km): Vía construida en la jurisdicción del departamento del Meta.
b. El Viento – Inspección San Teodoro (132 km): Con contrato activo para estudios y diseños. Durante 2019 presentó diagnóstico ambiental de alternativas a la ANLA, donde una de ellas fue seleccionada para adelantar estudios técnicos en fase II, los cuales se encuentran en ejecución.

c. Inspección San Teodoro – Inspección Santa Cecilia (150 km): Aprobado por la ANLA para el inicio de estudios de factibilidad.
d. Inspección Santa Cecilia – Cruce Ruta 4015 (218 km): Al igual que el tramo anterior, cuenta con autorización para inicio de factibilidad.
e. Caño Juriepe – Puerto Carreño (97 km): Vía nacional construida en estado natural de los cuales, 14 km se encuentran pavimentados.

3. IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LA CONEXIÓN PACÍFICO – ORINOQUIA

El estudio se realizó en el segundo semestre de 2019 y tenía como objetivo valorar los beneficios socioeconómicos que tendría la consolidación del corredor Pacífico – Orinoquía como una conexión, alterna al paso de la Línea, entre Puerto Carreño y Buenaventura. Para estimar estos beneficios, el equipo consultor realizó un estudio de transporte a nivel de prefactibilidad, con información secundaría, con el objetivo de evaluar los beneficios potenciales por la actividad económica generada por el proyecto. A diferencia de los enfoques tradicionales, que buscan en los ahorros en tiempos de viaje y la reducción de los costos de operación vehicular los aspectos más relevantes para avalar la viabilidad de un proyecto de infraestructura de transporte, este estudio explora métodos alternativos para capturar

los beneficios económicos derivados del desarrollo agroindustrial de la zona de influencia del proyecto.

A partir de la caracterización de los mercados locales e internacionales para unos productos potenciales (arroz, soya, maíz, café y ganadería), se recreó la logística y competitividad que tendría el desarrollo a gran escala en la altillanura y en los departamentos de influencia directa del proyecto (Huila, Tolima y Valle del Cauca). Basada en esta caracterización de mercado, se realizó una estimación de equilibrio entre la oferta del corredor y la demanda por estos productos, para determinar los productos de vocación de sustitución de importaciones y aquellos que tienen potencial exportador. Los beneficios en esta medida se cuantifican como la diferencia entre el valor actual que tienen que enfrentar los consumidores de estos productos y los que tendrían con el proyecto, que son sustancialmente menores, lo que deriva en una canasta productiva mucho más eficiente que la actual, favorecida por la generación de un nuevo polo de desarrollo productivo a nivel nacional.

Actualmente la red vial de Colombia está orientada principalmente de sur a norte, en troncales; razón por la que este corredor vial representa la primera gran transversal del país (sentido occidente – oriente), que busca conectar el puerto de Buenaventura con la altillanura. Producto de esta conexión se estiman una serie de beneficios que han sido identificados por la firma Geonómica Consultores, en el estudio

financiado por ProPacífico y con el apoyo técnico de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN); sus principales hallazgos son:

a. El desarrollo de la vía permitirá el incremento de la frontera agrícola de Colombia hasta en 4 millones de hectáreas para el escenario más optimista; esto debido a la facilidad de transportar desde nuevos puntos de la altillanura hasta el puerto de Buenaventura y otras zonas del país. En un escenario conservador, el incremento de la frontera agrícola se estima en 784.000 hectáreas.

b. Alineado con lo anterior, se estima un incremento en la demanda laboral directa hasta por 250.000 empleos en cultivos como arroz, maíz y soya; y actividades como la ganadería.

c. El estudio arrojó que los costos asociados al transporte de una tonelada entre Puerto Carreño y Buenaventura pueden presentar una disminución importante del 27%.

d. Los beneficios presentados resultan en una mayor competitividad de cultivos tradicionales como el arroz y la soya como producto de exportación a través del puerto de Buenaventura; la carne de la altillanura sería competitiva para exportar a través de los puertos de Cartagena y Buenaventura.

e. El desarrollo y consolidación de la Conexión Pacífico – Orinoquía representa una alternativa ante eventuales cierres de la vía tradicional al llano, como el presentado durante 2019.

f. En términos económicos, el desarrollo y consolidación del proyecto representa los siguientes beneficios:

Beneficios anuales a partir del año base:

- 1,6 billones de ahorros por sustitución de importaciones
- 1,3 billones por mayor valor agregado en la economía por incremento en las exportaciones
- Cerca de 30 mil millones entre ahorros en tiempos de viaje y reducción en costos de transporte

Beneficios descontados del proyecto:

- Beneficios superan en un 96% los costos de inversión, operación y mantenimiento del proyecto (relación beneficio/costo de 1,96)
- La rentabilidad económica del proyecto es del 13,2%.
- Los beneficios ascienden a 9 billones de pesos de 2019 en toda la vida del proyecto.
- En 13 años de beneficios acumulados una vez el proyecto entra en operación, se recupera la inversión desde el punto de vista socioeconómico (*Payback*).
- El proyecto genera cuantiosos beneficios para la población del corredor y genera una reconfiguración del consumo y producción a nivel nacional. Los 9 billones descontados a precios de 2019 representan 1% del PIB de este año, por lo que los impactos del proyecto tienen efectos significativos sobre la economía nacional. De forma adicional, el estudio cuantificó los efectos de

corto plazo, en los que surgen 7 billones de pesos adicionales a los 25 billones que representa la inversión en el proyecto, como resultado de los efectos indirectos en los engranajes de sectores de la economía que se activan con el desarrollo de este proyecto.

- Adicionalmente, el estudio presenta un análisis de sensibilidad para la relación beneficio/costo (B/C) dado incrementos en costos, disminución de beneficios y cambios en la tasa de descuento. El análisis genera una gran robustez, ya que, ante estos cambios en el proyecto, la rentabilidad económica se mantiene positiva.

En definitiva, el desarrollo del gran potencial agrícola de la zona de influencia del proyecto deriva en beneficios por sustitución de importaciones y ampliación de la base exportadora. En el sur del país hay una ausencia absoluta de conexiones transversales (oriente – occidente) que limita su desarrollo. Es estratégico para Colombia planificar y ejecutar la expansión de la red para incorporar nuevos territorios a los mercados domésticos y externos.

ESTUDIO SOCIOECONÓMICO

CONEXIÓN PACÍFICO – ORINOQUÍA
(VALLE DEL CAUCA, TOLIMA, HUILA, META, VICHADA)
A PARTIR DE LOS NUEVOS TRAZADOS Y ESTIMACIONES
DE CAPEX Y OPEX ASOCIADAS

RESUMEN EJECUTIVO

REALIZA:

GEONÓMICA Consultores

APOYA:

FDN Financiera de Desarrollo Nacional

FINANCIA:

ProPacífico