

Empresas

Puerto de Tumaco: la perla que tiene el Pacífico por aprovechar

En esta zona portuaria se ha aumentado la capacidad de movilización de carga con equipos nuevos, con el objetivo de lograr una rotación al año de 80.000 toneladas.

5/8/2021



Puerto de Tumaco: La perla que tiene el Pacífico por aprovechar - Foto: María Paula Aristizábal - SEMANA

La ciudad de Tumaco, ubicada en el departamento de Nariño, ha sido una de las regiones más afectadas por el conflicto armado y la violencia que este ha provocado en la historia reciente de Colombia. No obstante, la Perla del Pacífico – como ha sido llamada – tiene mucho que ofrecer y aportar para el desarrollo del país.

La actividad portuaria ha sido la fuente de desarrollo de las grandes ciudades y economías del mundo. Quizá cuando se habla de zonas portuarias, uno de los primeros puertos que vienen a la memoria es el de Buenaventura, reconocido por su gran capacidad de almacenamiento y distribución de materias primas y otros productos.

En mayo, cuando Colombia vivía intensas jornadas de Paro Nacional, la operación de este puerto –donde se concentra gran parte de las operaciones portuarias del país– se vio altamente afectada, lo que provocó desabastecimiento en los diferentes sectores de la cadena productiva.

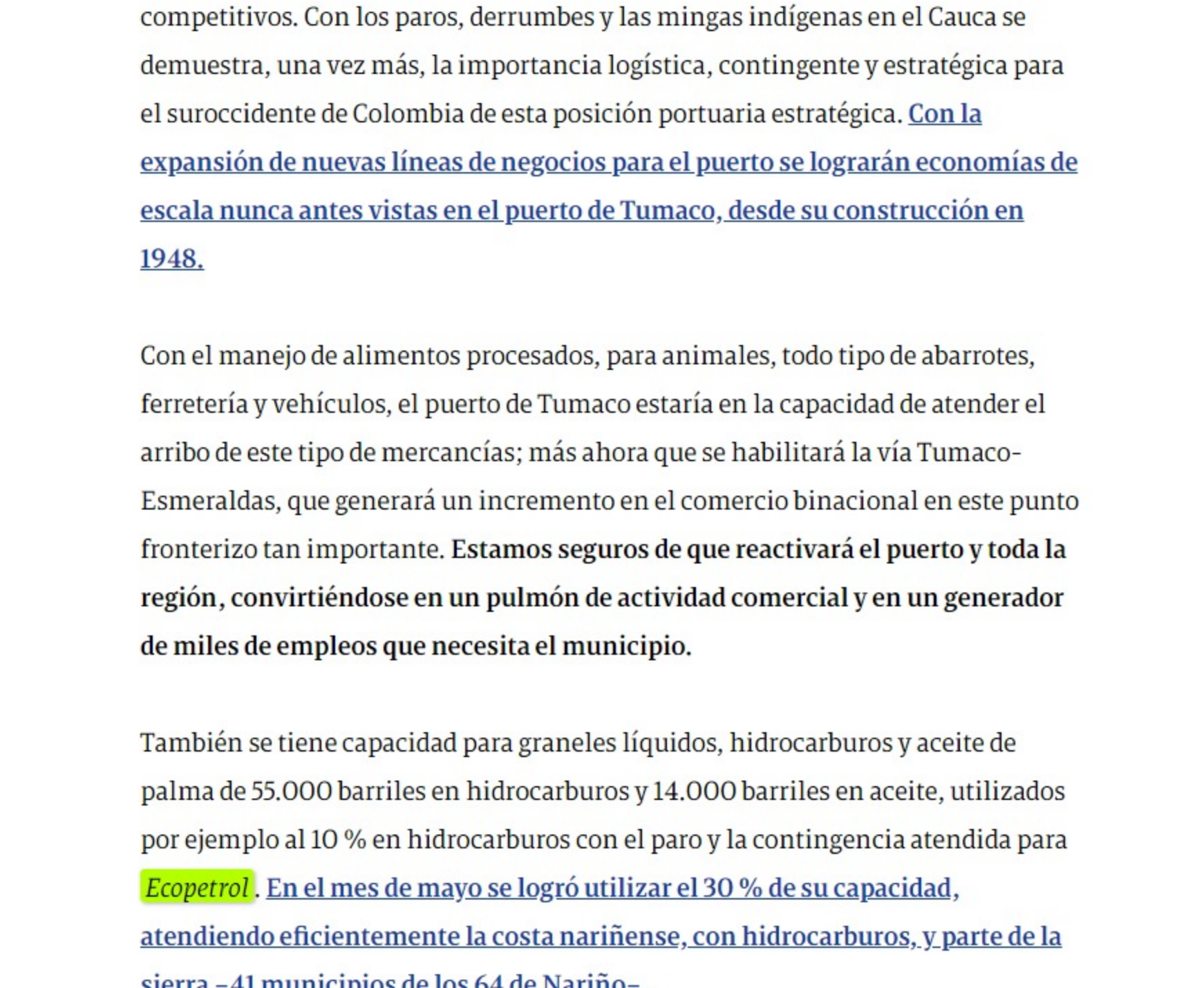
Renace el puerto de Tumaco

Fue entonces cuando se empezó a hablar sobre los otros puertos que tiene el país, que si bien no cuentan con el mismo calado que el de Buenaventura, sí están en la capacidad de recibir y despachar carga. Uno de ellos es el puerto de Tumaco, el segundo más importante del Pacífico, con el fin de aportar a la región, podría convertirse en un enclave para la zona Andina.

SEMANA habló con Harry Kahn Lerner, presidente del Puerto de Tumaco, sobre el potencial de esta zona portuaria y los proyectos que hay para su expansión. Aseguró que el Pacífico “debe ser el centro de desarrollo industrial del país”.

SEMANA: ¿Qué capacidad de acopio tiene el puerto?

Harry Kahn Lerner: El puerto multipropósito de uso público (SPRTPP) tiene una capacidad actual instalada de bodegas, para graneles sólidos de almacenaje de sacos big bag, hasta de 10.000 toneladas y se está ampliando para que en 2022 sean 15.000 toneladas bajo techo. En 2020 se movieron 21.000 toneladas de fertilizantes. Se ha aumentado la capacidad de movilización de carga con equipos nuevos, con el objetivo de lograr una rotación al año de 80.000 toneladas.



Puerto de Tumaco: La perla que tiene el Pacífico por aprovechar - Foto: María Paula Aristizábal - SEMANA

Estamos gestionando con varios sectores económicos usar el puerto para ser más competitivos. Con los paros, derrumbes y las mingas indígenas en el Cauca se demuestra, una vez más, la importancia logística, contingente y estratégica para el suroccidente de Colombia de esta posición portuaria estratégica. Con la expansión de nuevas líneas de negocios para el puerto se lograrán economías de escala nunca antes vistas en el puerto de Tumaco, desde su construcción en 1948.

Con el manejo de alimentos procesados, para animales, todo tipo de abarrotos, ferretería y vehículos, el puerto de Tumaco estaría en la capacidad de atender el arribo de este tipo de mercancías; más ahora que se habilitará la vía Tumaco-Esmeraldas, que generará un incremento en el comercio binacional en este punto fronterizo tan importante. Estamos seguros de que reactivará el puerto y toda la región, convirtiéndose en un pulmón de actividad comercial y en un generador de miles de empleos que necesita el municipio.

También se tiene capacidad para graneles líquidos, hidrocarburos y aceite de palma de 55.000 barriles en hidrocarburos y 14.000 barriles en aceite, utilizados por ejemplo al 10 % en hidrocarburos con el paro y la contingencia atendida para Ecopetrol. En el mes de mayo se logró utilizar el 30 % de su capacidad, atendiendo eficientemente la costa nariñense, con hidrocarburos, y parte de la sierra –41 municipios de los 64 de Nariño–.

La capacidad de graneles líquidos y aceite de palma está próxima a terminar de ser construida para lograr una disponibilidad para exportar de 25.000 toneladas al año. Para 2020 se utilizó el muelle para exportación de terceros por 26.376 toneladas, principalmente con envíos a México y Europa. En total, el movimiento de graneles líquidos para el año 2020 fue de 47.046 toneladas. El objetivo en el corto plazo es que graneles líquidos muevan 400.000 toneladas al año.

Con 38.100 barriles rompen récord de movilización de combustible por el río Magdalena

SEMANA: ¿Cuál es el calado?

H. K. L.: El calado actual del puerto es de 7,5 metros en marea baja, pero con alta se ha llegado a profundidades de 10,8 metros. Soloamente en el año 2020 se llegó a este calado, gracias a un compromiso y esfuerzo más importante del Gobierno nacional a través del Inviás, ya que en los primeros años de gestión de la SPRTPP solamente se tenía un calado de 2,7 metros en marea baja. Este fue un obstáculo muchos años y ante las posibilidades de crecimiento de las operaciones portuarias y económicas de la región.

SEMANA: ¿Qué tipo de insumos maneja el puerto?

H. K. L.: Los mayores insumos son graneles sólidos y líquidos.

SEMANA: ¿Cuáles han sido los avances que ha tenido?

H. K. L.: Desde hace cuatro años, como nuevos concesionarios del puerto, se han invertido más de US\$ 15 millones, actualizándolo en todos los permisos legales, sacando el primer plan de manejo ambiental portuario de la Anla; en manejo de hidrocarburos; en el primer Reglamento Técnico de Operaciones de segunda generación aprobado por la ANI, Superpuertos y Dimar, así como certificando al puerto en el certificado de protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP). Ahora solo faltan más clientes que vean en Tumaco una oportunidad comercial de crecer hacia la CAN.



Harry Kahn Lerner, presidente del Puerto de Tumaco - Foto: María Paula Aristizábal - SEMANA

SEMANA: ¿Qué necesita el puerto de Tumaco para ser más competitivo?

H. K. L.: En 2020 se hizo un estudio sobre las condiciones de calado que debería tener el puerto y el resultado fue que el ideal debería ser de 11 metros en marea baja. Permitiría traer embarcaciones de mayor tamaño, volviendo más competitivo el envío de cargas a Tumaco, al poder llevar o sacar más volúmenes de mercancías, sobre todo ahora que está incrementándose la producción de aceite de palma en la región, por lo cual se necesitan más almacenamientos y la posibilidad de sacar cargas mayores para exportación a países como México y España.

Además de lograr que las empresas tanto colombianas como ecuatorianas crean en la zona, generar confianza inversionista y crear zonas francas en la región para convertir a Tumaco en un eje de distribución para la CAN, aprovechando por parte de las compañías las ventajas tributarias de el municipio.

La ANI aprueba un nuevo puerto en Cartagena

SEMANA: ¿Cómo aumentar los volúmenes de la capacidad que tiene el puerto?

H. K. L.: Primero, aumentando la capacidad de calado a 11 metros en marea baja inicialmente, con el fin de volver más competitiva la logística para llevar y traer mercancías de mayores tamaños de los barcos que arriban al puerto, así como más posibilidades de aumentar la inclusión de diferentes mercancías en el movimiento portuario, generando más empleo y oportunidades a nivel regional.

También es importante que se puedan implementar adecuadamente las leyes 191 de 1995 y la de fronteras. Esta última tiene por objeto establecer un régimen especial para las zonas de frontera, con el fin de promover y facilitar el desarrollo económico, social, científico, tecnológico y cultural, incluyendo la posibilidad de aumentar los volúmenes de combustible que se distribuyen en la región, buscando incrementar la actividad económica y la generación de empleo.

También es necesario implementar la Resolución 311031 del 2017 del Ministerio de Minas y Energía; aumentar la inversión en tanques para manejo de mayores volúmenes de graneles líquidos –una vez se profundice el canal de acceso a 11 metros–, así como lograr que más empresas colombianas y de la CAN vean en San Andrés de Tumaco un potencial de negocios para la región tanto en importaciones como en exportación, logrando mayores movimientos de carga, con incrementos de cabotajes andinos y nacionales.



Puerto de Tumaco: La perla que tiene el Pacífico por aprovechar - Foto: María Paula Aristizábal - SEMANA

SEMANA: ¿Ha faltado voluntad del Gobierno para el desarrollo del puerto?

H. K. L.: Falta más determinación para articular eficientemente el cumplimiento de leyes, decretos y resoluciones ya existentes, para promover la economía regional, para hacer análisis y estudios que les sirvan a los gremios para organizar su logística eficientemente hacia el sur del país.

También falta tener la visión de ver a Tumaco como la capital del comercio binacional y del comercio con la CAN, nadie sabe en Colombia que Tumaco tiene tres regímenes especiales que pueden hacer que el municipio muy especial para la inversión nacional y extranjera: Tumaco, aparte de ZOMAC, es Zona de Régimen Aduanero Especial y Zona Económica Especial de Exportación.

Los empresarios que estudien estos beneficios y analicen el mercado que permite acceder a 110 millones de personas de la CAN, así como los ecuatorianos que vean a Tumaco como un polo industrial de Colombia para los productos que exportan actualmente y aprovechen los TLC de maquila que no tiene Ecuador, serán visionarios que van a ver el territorio como el sitio portuario más próspero para hacer negocios en Colombia.

SEMANA: ¿Por qué ha habido tantos tropiezos en el desarrollo del puerto?

H. K. L.: En el Conpes portuario de 2015 se equiparó el valor del metro cuadrado de Tumaco con el de Cartagena para pagos de la contraprestación, convirtiéndose en un impuesto regresivo y oculto que obstaculiza el desarrollo de inversiones regionales; estos valores se deben equiparar a los precios por metro cuadrado reales por cada zona portuaria, con el fin de no obstaculizar las inversiones en las regiones menos desarrolladas del país.

Puerto de Tumaco: La perla que tiene el Pacífico por aprovechar - Foto: María Paula Aristizábal - SEMANA

Las restricciones de calado de 2,7 metros, que por muchos años obstaculizaron la posibilidad del ingreso de las naves de diseño de la concesión, solo se vio remediada –después de incumplimientos de gobiernos anteriores– en 2020.

Las medidas cautelares, los fallos en primera instancia, la restricción y las prohibiciones de importación de muchos productos por el puerto, son razones que no han dejado que el puerto esté funcionando como es debido.

SEMANA: ¿Qué ventajas tiene el Puerto de Tumaco frente a los otros puertos?, ¿qué lo hace más atractivo?

H. K. L.: Somos un puerto de menor calado, pero con los beneficios fiscales más importantes que pueda tener un municipio costero en todo el Pacífico americano; eso nos puede convertir en la hub de la maquila de la CAN para el mundo.

SEMANA: A la fecha, el puerto está operando al 30 % de su capacidad, ¿por qué y cómo esperan aumentar las operaciones?

H. K. L.: Un aumento del calado a 11 metros según los estudios ya realizados por el Inviás y decisiones judiciales irregulares han atrasado el aumento de cargas de hidrocarburos de la región. El puerto debería tener ya 300.000 toneladas de hidrocarburos, que es importante para la región por la cantidad de empleos directos e indirectos que necesita el municipio y que les cambian la vida a cientos de familias de forma inmediata con trabajos de calidad y bien remunerados. También es importante el aumento de inversiones en capacidad de almacenamiento de aceite de palma con tanques multipropósito.

Puerto de Tumaco: La perla que tiene el Pacífico por aprovechar - Foto: María Paula Aristizábal - SEMANA

SEMANA: ¿Puede el Puerto de Tumaco convertirse en una alternativa al Puerto de Buenaventura?, ¿cómo?

H. K. L.: El Paro Nacional demostró que debemos ser una alternativa de almacenamiento y operación contingente para Buenaventura en varios productos, abarrotos, alimento para animales, fertilizantes, entre otros. Lo más importante es el dragado –que gracias a un estudio que realizó el Inviás en 2020 y recomendó por parte del consultor bajar a 11,5 metros en marea baja el calado del puerto–, lo que lo vuelve igual de competitivo al puerto de Esmeraldas en el vecino país.

SEMANA: ¿Cómo el Puerto puede atender el mercado ecuatoriano?, ¿qué demandas podría atender?

H. K. L.: Con maquila en Tumaco de empresas ecuatorianas –inversión extranjera– que exporten a los tratados internacionales que tiene Colombia, se logrará una reactivación del puerto y muchos empleos en una de las zonas más afectadas del conflicto. Además de una mirada más profunda por parte de organizaciones colombianas con mano de obra intensiva para aprovechar los beneficios tributarios existentes, bajar sus costos operacionales y aumentar su competitividad.