

mayo 24, 2024

UPIT adelantó la evaluación socioeconómica de la propuesta de desarrollo del Aeropuerto Internacional de Carga en La Jagua (Huila) a nivel de perfil y realizó recomendaciones



Audiencia Pública realizada el 10 de mayo de 2024 en el Huila (Foto: UPIT)
La región de Caquetá y Huila le solicitó al Gobierno Nacional la evaluación de la posibilidad de desarrollo del aeropuerto internacional de carga en la Jagua, Huila, en consideración del proyecto incluido en el Plan Plurianual de Inversiones.

Los resultados de la evaluación socioeconómica a nivel de perfil, realizada por la UPIT, consideran que el proyecto del aeropuerto internacional de carga de La Jagua en el departamento del Huila actualmente no cuenta con las condiciones que le permitan avanzar a la siguiente fase de prefactibilidad.

Si bien las cifras de la industria agrícola y pecuaria exportadora de los departamentos de Huila, Caquetá y Putumayo vienen en crecimiento, aún no son suficientes para soportar la presencia de un aeropuerto internacional de carga en la región.

Los terrenos donde la región propone desarrollar el aeropuerto actualmente son propiedad del Ministerio de Defensa y por lo tanto se requiere un acuerdo previo con dicho ministerio para avanzar con el proyecto. El área requerida para la operación de un aeropuerto internacional de carga supone cerca de 4,5 veces más del área actual. La inversión requerida para el desarrollo del aeropuerto internacional es de aproximadamente \$1,8 billones de pesos, sin

incluir los costos de operación ni el valor del predio que es propiedad del Ministerio de Defensa.

Bogotá, 24 de mayo de 2024 (@Upit_col). La directora general de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), Martha Constanza Coronado Fajardo, anunció en la audiencia pública realizada en el Huila, el pasado 10 de mayo de 2024, que “el proyecto del aeropuerto internacional de carga en La Jagua (Huila) no está cien por ciento maduro; es decir, actualmente no cuenta con las condiciones que le permitan avanzar hacia la etapa de prefactibilidad”.

El análisis de perfil 1 realizado por la UPIT a la propuesta de desarrollar un aeropuerto internacional de carga en el municipio de La Jagua (Huila) tuvo los siguientes insumos: para el tema del costo logístico del Huila, la información oficial producida por el Departamento Nacional de Planeación (DNP); en lo referente a las cifras de exportación de los departamentos de Caquetá, Huila y Putumayo, se consultaron los datos generados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN); y para el tema de la producción agrícola de la región, se examinó la información del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.

Contexto económico regional

De acuerdo con la Encuesta Nacional Logística 2022 (DNP, 2023), la región del Tolima y Huila presenta el segundo costo logístico más alto del país, que equivale a 30 %. La participación del sector de agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca en el Producto Interno Bruto (PIB) de los departamentos de Caquetá, Huila y Putumayo es de 18,5 %, 22,2 % y 6,7 % respectivamente. Los tres departamentos muestran aumentos en la producción agrícola entre 2019 y 2022, siendo este crecimiento de 4,8 % para Caquetá, 52,9 % para Huila y 15,4 % para Putumayo.

La región y sus exportaciones

De acuerdo con la DIAN, en 2022 Huila exportó por vía marítima cerca de 116 mil toneladas de café y en 2023 128 mil toneladas, 24 mil toneladas de hidrocarburos en 2022 y 30 mil en 2023; para ello hace uso de puertos como Buenaventura, Coveñas, Cartagena y Santa Marta. Entre tanto, cerca de 9 mil toneladas de productos agrícolas y pecuarios fueron exportados por vía aérea y marítima en 2022, mientras que en 2023 se exportaron por estos modos de transporte 14 mil toneladas.

Según la DIAN, la tilapia es el principal producto exportado desde el Huila a través del modo aéreo. En 2022 fueron exportadas 7 mil toneladas a través del Aeropuerto El Dorado, mientras que en 2023 se exportaron 8 mil toneladas de tilapia con origen del Huila 2.

Para el caso del Caquetá, la DIAN registra que, en 2023, de las 225 toneladas de productos exportadas con origen de dicho departamento, el 99,8 % salió del país por vía marítima. En el caso del Putumayo se encuentra que las 88 mil toneladas fueron exportadas a través del modo marítimo, siendo los aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso el producto que representa el 99,99 % de las exportaciones del departamento.

Los datos de exportaciones en 2023 de la región permiten observar la vocación de la carga en cuanto al modo de transporte que utiliza para su exportación. En ese sentido, los productos con mayor volumen y menor valor agregado tienden a tomar el modo marítimo, debido a la capacidad y costos de transporte. En cambio, el modo aéreo suele ser utilizado para el transporte de carga de las industrias con alto valor agregado en su producción y con la necesidad de reposición rápida de los inventarios, así como productos perecederos.

Infraestructura requerida para un aeropuerto internacional de carga

De acuerdo con la Aeronáutica Civil (Aerocivil), un aeropuerto internacional es aquel designado "como de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional y en él se llevarán a cabo los trámites de aduana, inmigración o emigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares".

El proyecto del aeropuerto de La Jagua (Huila), al estar contemplado como internacional, requiere dimensiones que superan las del predio donde se proyecta la operación, el cual es propiedad del Ministerio de Defensa; por ello es necesaria la realización de la gestión para la adquisición de los predios faltantes cuyo costo hace parte de las inversiones a realizar para el proyecto. El cálculo del valor total del proyecto incluye los costos del lado aire (compuesto por el área para el movimiento de aeronaves, pistas, calles de rodaje, taxeos, hangares y plataformas), del lado tierra (conformado por los edificios, parqueaderos e instalaciones que se disponen para los usuarios internos o externos del aeropuerto y que se divide en áreas públicas y restringidas), adicionados a los costos de interventoría y mantenimiento de la infraestructura. En la etapa de perfil, se cuantifican las inversiones requeridas en aproximadamente \$1,8 billones de pesos durante un período de evaluación de 30 años, sin incluir costos de operación, siendo necesaria, para los dos primeros años, una inversión cercana a los 495 mil millones de pesos que incluye la adquisición predial de los predios adicionales, sin incluir el predio en propiedad del Ministerio de Defensa.

Fases de la evaluación socioeconómica del proyecto

La UPIT realizó la evaluación socioeconómica del proyecto que incluyó las siguientes fases:

Fase I. Contexto del proyecto.

Fase II. Escenario sin proyecto.

Fase III -A. Escenario con proyecto – Cálculo de costos e ingresos.

Fase III -B. Escenario con proyecto – Cálculo de co-beneficios.

Fase III -C. Escenario con proyecto – Flujo de ingresos y costos durante todo el período de tiempo de evaluación.

Fase IV. Análisis de rentabilidad

Fase V. Análisis de sensibilidad

El desarrollo de la evaluación incluyó la proyección de tres escenarios de crecimiento de carga. Uno optimista, con crecimientos año a año del 20 % de la carga de exportación; un escenario neutral, con crecimientos año a año del 10 % y uno pesimista, con un crecimiento del 5 % año a año. Estos

crecimientos son superiores a la variación en volumen de las exportaciones que se presentó en 2023, la cual, con respecto a 2022, fue del 0,6 %.

Con el desarrollo de estas etapas se construyeron los indicadores que permiten determinar que el proyecto presenta un Valor Presente Neto negativo, una Tasa Interna de Retorno que indica que el proyecto es No rentable y una relación beneficio costo de 0,13 en el escenario optimista 3.

Recomendaciones para lograr la maduración del proyecto

Esta evaluación socioeconómica a nivel de perfil realizada por la UPIT recomienda no avanzar en la estructuración de la prefactibilidad del proyecto del Aeropuerto Internacional de Carga en La Jagua (Huila) hasta tanto logre una etapa de maduración que justifique su desarrollo, para lo cual se sugiere: Potenciar las capacidades agroexportadoras de la región.

Tener en cuenta la gestión predial y negociación con el Ministerio de Defensa para contar con los terrenos necesarios.

Coordinar con los generadores de carga de vocación aérea para determinar su interés en operar en la posible nueva infraestructura.

Comunicaciones

UPIT

Notas

1 El ciclo de maduración de proyectos comprende cuatro fases. Primero, idea del proyecto; segundo, análisis de perfil; tercero, análisis de prefactibilidad del proyecto y cuarto, análisis de factibilidad.

2 <https://www.dian.gov.co/dian/cifras/Paginas/Bases-Estadisticas-de-Comercio-Exterior-Importaciones-y-Exportaciones.aspx>

3 El Departamento Nacional de Planeación (DNP) indica, en la Metodología General Ajustada para Colombia, que en los casos en los que la relación beneficio costo es mayor a 1 es conveniente avanzar con el proyecto analizado, si la relación es igual a 1 es indiferente si se continúa o no con el proyecto analizado y si la relación es menor a 1 no es conveniente avanzar con el proyecto.