

FÉRREO

Cúpica – Urabá

Proyecto Cúpica – Urabá			
Eje temático	Férreo	Entidad/Área	Agencia Nacional de Infraestructura ANI – VICEPRESIDENCIA DE ESTRUCTURACIÓN UPIT (Actualmente)
Sector	Transporte Modo férreo	Ubicación	Corredor férreo proyectado entre los municipios de Cúpica (Chocó) y Turbo (Antioquia)
Presupuesto	\$28 billones COP escenario captable \$76 billones COP escenario Potencial Pesos constantes a diciembre 2023	Inversión	Capex: \$28 billones COP escenario Captable Opex: \$28 billones COP escenario Captable Capex: \$76 billones COP escenario Potencial Opex: \$70.8 billones COP escenario Potencial Pesos constantes a diciembre de 2023
Socio aportante	Consulte con la entidad encargada.		
Nombre del Proyecto	Cúpica – Urabá		
Descripción del Proyecto	<p>El estudio se enfoca en analizar alternativas de trazado para el proyecto del Corredor férreo Interoceánico Turbo – Cúpica, con el objetivo de identificar la solución más eficiente en términos de inversión y costos operativos para el transporte de contenedores marítimos durante un período de 60 años. La propuesta incluye la construcción de una línea férrea doble de 198.6 km, con estándares específicos de trocha, vía y material rodante. Se planea la implementación de infraestructuras como túneles y viaductos para minimizar el impacto ambiental y permitir el flujo natural de la fauna local. Además, se contempla la construcción de un puerto especializado en la Bahía de Cúpica para facilitar las operaciones exclusivas de contenedores marítimos.</p> <p>La operación del corredor se llevará a cabo mediante la transferencia directa de contenedores entre buques y trenes en los puertos, utilizando tecnologías eficientes y equipos de alta capacidad. Se proyectan dos escenarios de demanda: "Captable" y "Potencial", considerando diferentes niveles de crecimiento y capacidad operativa a lo largo de los años. Estos escenarios se basan en la oferta existente de infraestructura ferroviaria y portuaria, así como en los costos asociados a la construcción y operación del corredor.</p>		
Oportunidad de Inversión	Los costos reportados de Capex y Opex se derivaron de análisis técnicos y económicos realizados en la fase de perfil del proyecto. Sin embargo, estos costos podrían actualizarse en la etapa de Prefactibilidad, una vez finalizado el diseño, según los análisis técnicos y económicos correspondientes a esa fase del proyecto.		
Análisis de Mercado	Las principales navieras, como Maersk, MSC y CMA CGM, han aumentado su flota de buques portacontenedores en más de 1,2 millones de TEU en los últimos 3 años. La flota mundial de portacontenedores es de 6.644 unidades, transportando más de 27.3 millones de unidades de contenedores operativos. Esta tendencia destaca la necesidad de operaciones eficientes para minimizar		

Proyecto Cúpica – Urabá

	<p>los tiempos muertos, especialmente considerando los largos tiempos de espera en el canal de Panamá, que pueden llegar a 8 días.</p> <p>El costo de espera para acceder al canal puede superar los USD 25.000 diarios por buque, lo que representa un sobrecosto significativo para la carga. La congestión portuaria, exacerbada por la pandemia, ha afectado al 37% de la flota mundial de portacontenedores. A pesar de ello, se proyecta un crecimiento anual del 2.1% en el transporte marítimo durante los próximos 5 años, aunque a un ritmo menor que en décadas anteriores.</p> <p>El proyecto del Corredor férreo Interoceánico Turbo – Cúpica prevé movilizar hasta 2.47 millones de TEU al año en el escenario captable, aumentando a 3.38 millones/año al final del horizonte de 60 años. En el escenario potencial, se espera transportar 191 millones de toneladas en los primeros 15 años y 206 millones de toneladas para el año 30 de operación, compitiendo directamente con el canal de Panamá.</p>
<p>Proyecciones Financieras</p>	<p>Los ingresos proyectados para el escenario captable del proyecto durante 60 años alcanzan los \$85.4 billones COP, con un costo operativo (Opex) de \$28 billones COP, lo que representa el 33% de los ingresos. En el escenario potencial, se estima que los ingresos ascenderán a \$375.7 billones COP, con un Opex de \$70.8 billones COP, equivalente al 19% de los ingresos en el mismo período.</p> <p>El análisis financiero en la etapa de prefactibilidad debe profundizar en los escenarios de demanda e ingresos, considerando posibles cambios en tarifas y volúmenes debido a factores como la reducción de capacidad del Canal de Panamá, la competencia de proyectos interoceánicos, y las tendencias del mercado marítimo mundial. También se debe evaluar la estrategia de asociación público-privada y la posible participación estatal en los beneficios económicos, así como el análisis socioeconómico y ambiental de la construcción de la infraestructura ferroportuaria en la Región del Darién y la Bahía de Cúpica.</p>
<p>Consideraciones de Sostenibilidad y ESG</p>	<p>Se planearon un total de viaductos con una longitud total de 132.2 km, siendo el más extenso de 119 km, con el objetivo principal de minimizar el impacto ambiental y proteger el entorno ecológico a lo largo del corredor férreo. Esto se alinea con el objetivo de preservar los ecosistemas y reducir los efectos sobre la fauna y los hábitats naturales en las zonas intervenidas, garantizando así la sostenibilidad del proyecto.</p>
<p>Evaluación y Mitigación de Riesgos</p>	<p>Dadas las considerables inversiones necesarias para ambos escenarios, tanto captable como potencial, y la importancia de contar con recursos durante la fase preoperativa, es crucial la participación tanto del sector privado como público para asegurar la viabilidad del megaproyecto. Aunque actualmente el proyecto se encuentra en etapa de perfilamiento y no se han hecho estimaciones al respecto, la evaluación y mitigación de riesgos se están llevando a cabo de acuerdo con las políticas establecidas por CONPES y las metodologías definidas por el MHCP y el DNP.</p>
<p>Equipo del Proyecto y Experiencia</p>	<p>Profesionales de la Vicepresidencia de Estructuración para el desarrollo del proyecto a nivel de perfil.</p>

Proyecto Cúpica – Urabá

Información adicional	Actualmente, el corredor férreo fue transferido a la Unidad de Planeación de Transporte para dar desarrollo a la etapa de prefactibilidad.
------------------------------	--