



Miembro
asociado del CCT
(jaimeecheverria@
gmail.com)

Proyecto terminal de contenedores de Moín/APM Terminals: un reto para la evaluación de impacto ambiental en Costa Rica

..... || **Jaime Echeverría**



Desde el 2012, el CCT ha llevado a cabo la gestión ambiental relacionada con la construcción y operación de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM). El reto incluyó elaborar el estudio de impacto ambiental del proyecto y su anexo, asumir la Regencia Ambiental y la implementación del plan de gestión ambiental. El proyecto TCM consiste en la construcción de una «península artificial» que tendrá un área total de 80 ha, una vez que las tres fases estén terminadas. Por ahora, en la primera fase llamada 2A habrá un total de 40 hectáreas “reclamadas” al mar, con un dique de 1 km y un rompeolas de 647 metros de longitud. Incluye también modernas grúas, patios, edificios administrativos y otras instalaciones propias de una terminal de contenedores.

Esta terminal se construye con el fin de incrementar la eficiencia de los puertos y la competitividad de Costa Rica y responde a planes portuarios existentes. Está ubicada muy cerca de donde JAPDEVA opera actualmente el Puerto de Moín, en una zona en donde el ambiente ha sido impactado significativamente a lo largo de la historia. También donde



Volver al índice

urge inversión directa, ya que la economía se encuentra deprimida. Una vez concluido el proyecto, se espera que aumente la eficiencia de Costa Rica para la exportación e importación de mercancías.

Desde el punto de vista de la evaluación de impacto ambiental, hubo muchos retos debido a las características particulares del proyecto. Por ejemplo, al ser construido en el mar, existía un vacío notable de legislación relacionada con los recursos marinos. Prácticamente toda la experiencia en evaluación de impacto ambiental en el país así como la legislación ambiental existente está orientada hacia la parte terrestre. La magnitud del proyecto aumentó el nivel de dificultad ya que, desde los instrumentos de evaluación hasta los formularios y formatos de presentación de informes, no están hechos para un proyecto de este tipo. Protecciones bien intencionadas que brinda la ley, como las audiencias públicas, fueron aprovechadas de mala fe para obstaculizar el proceso. Algunos conceptos como «línea base» no están claros para muchos actores.

También fue posible notar un énfasis hacia los impactos negativos de los proyectos, incluso en las valoraciones y fórmulas utilizadas en los instrumentos que sugiere la legislación. Si el ser humano es parte del ecosistema y lo social es considerado algo importante en la evaluación de impacto ambiental, entonces tienen que considerarse todos aquellos impactos positivos de un proyecto. Pero los mecanismos, e incluso la práctica

profesional, usualmente se enfocan en lo negativo. Un aumento en la eficiencia de la logística para importaciones y exportaciones genera múltiples beneficios ambientales. Por ejemplo, reduce emisiones de gases de efecto invernadero debido al uso de grúas eléctricas y barcos más grandes y modernos. También se requerirán menos viajes para transportar la misma carga y en barcos con mejor tecnología que hoy no pueden llegar a Costa Rica, reducirá la congestión en el centro de la ciudad de Limón contribuyendo a la calidad de vida y generará nuevas oportunidades económicas para la provincia de Limón y para Costa Rica en general.

Además, las medidas de compensación del impacto ambiental también contribuyen positivamente en la comunidad y tienen un efecto multiplicador. El programa de tortugas no solo rescata huevos y libera neonatos, sino que también realiza un aporte a toda la comunidad con capacitación, educación ambiental, información científica y más.

Con aproximadamente un 60% de avance, el equipo del CCT ha comprobado que los impactos reales del proyecto, en la mayoría de los casos, han sido menores que los pronosticados en el estudio de impacto ambiental (EIA). Por ejemplo, algunas de las observaciones hechas en el EIA (CCT, 2014) sugerían que se iba a generar una pluma de sedimentación que llegaría hasta Bocas del Toro, Panamá. Por medio de modelos de dispersión predijimos en el EIA que esta sería

muy limitada, incluso ante condiciones extremas (corrientes de 2 metros por segundo). Esto se ha comprobado con las mediciones reales que se reportan mensualmente a SETENA y han sido incluso mucho menores que las predichas.

Combinando los impactos ambientales negativos con los positivos, así como las medidas de mitigación y de compensación, fue posible establecer que el balance final es positivo. Es decir, que cuando se consideran los beneficios y los costos ambientales, sociales y económicos, el proyecto es conveniente desde el punto de vista de la sociedad.

Este proyecto puede traer grandes beneficios al país si se potencia adecuadamente y Costa Rica logra hacer las inversiones adecuadas para lograrlo. Un canon de desarrollo que se transferirá a JAP-DEVA y que se estima en unos \$10 millones anuales (al inicio del proyecto) puede

ser un factor crítico para el desarrollo de la provincia. Un estudio realizado por la Academia de Centroamérica (Robles, 2016), y que consideró los resultados obtenidos por Jensen y Westergaard (2015), indica que el aumento en competitividad generado por la TCM podría llegar a generar más de 125 mil empleos adicionales y un aumento de \$3 mil millones por año en valor agregado para la economía costarricense.

Referencias

- Centro Científico Tropical (2014). Estudio de Impacto Ambiental y Anexo Único. Terminal de Contenedores de Moín. San José, Costa Rica.
- Jensen, H. y Westergaard-Kabelmann, T. (2015). Moin Socio-Economic Study: APM Terminals. QBIS Consulting. Copenhagen, Dinamarca.
- Robles, R. (2016). Nueva terminal de Moín: Efectos y oportunidades en la provincia de Limón. Academia de Centroamérica. En *Análisis*, Serie 10. San José, Costa Rica.