

Consultores para Decisiones Estratégicas S.A.C.



Proyecto Iñapari-Puerto Marítimo del Sur

Gustavo Guerra-García Picasso

Proyecto Ñapari-Puerto Marítimo del Sur

- Es un proyecto prioritario para la Macro Sur y para el país.
- Requiere de una inversión importante (US\$300 millones).
- Esta inversión sería la más alta de un proyecto vial.



Errores en la Implementación

- Es un gasto público. Lo pagarán los contribuyentes. No es inversión privada.
- Sobredimensionamiento (mucha obra y poco tráfico).
- Altos Riesgos Ambientales y Sociales.
- Alto Impacto Fiscal por 15 años.



Es Gasto Público

- Los contribuyentes pagarán íntegramente la inversión.
- Pagaremos US\$ 98 millones por 15 años (US\$ 1,470 millones) para que los contratistas recuperen una inversión exagerada.
- Los usuarios (propietarios de vehículos) sólo van a pagar una pequeña fracción del mantenimiento.
- Todos nosotros pagaremos la mayor parte del mantenimiento.
- El Estado subsidiará el mantenimiento por US\$ 15.2 millones al año por 25 años (US\$ 380 millones).
- Los contratistas no asumen ningún riesgo de mercado en 25 años.
- Todo el riesgo lo asume el gobierno y lo pagan los contribuyentes a través de impuestos.



Mucho gasto y poco tráfico

- Se requiere 400 vehículos por día para pavimentar una vía.
- De los 14 tramos de las vías que unen Iñapari con Inambari, Inambari con Cusco e Inambari con Puno, sólo uno supera los 400 vehículos hoy en día y la mayoría tiene menos de 100 vehículos por día.



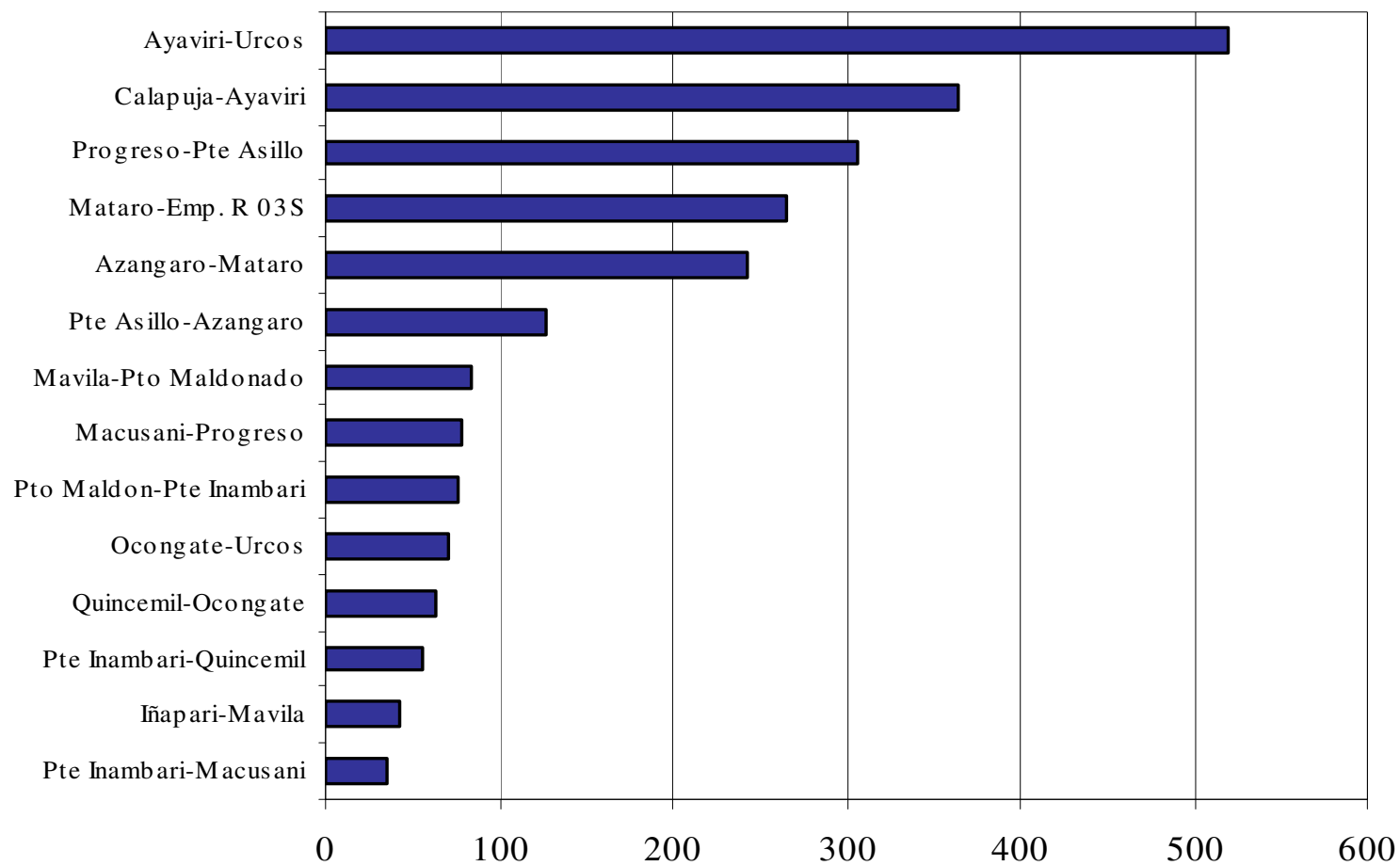
Número de Tramos según IMD

Número de vehículos diarios	2004	2009	2015	2029
Menos de 100	8	2	0	0
Entre 100 y 400	5	10	10	7
Más de 400	1	2	4	7

Fuente: “ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE LA INTERCONEXION VIAL IÑAPARI – PUERTO MARITIMO DEL SUR”, Ministerio de Transportes y Comunicaciones -Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional

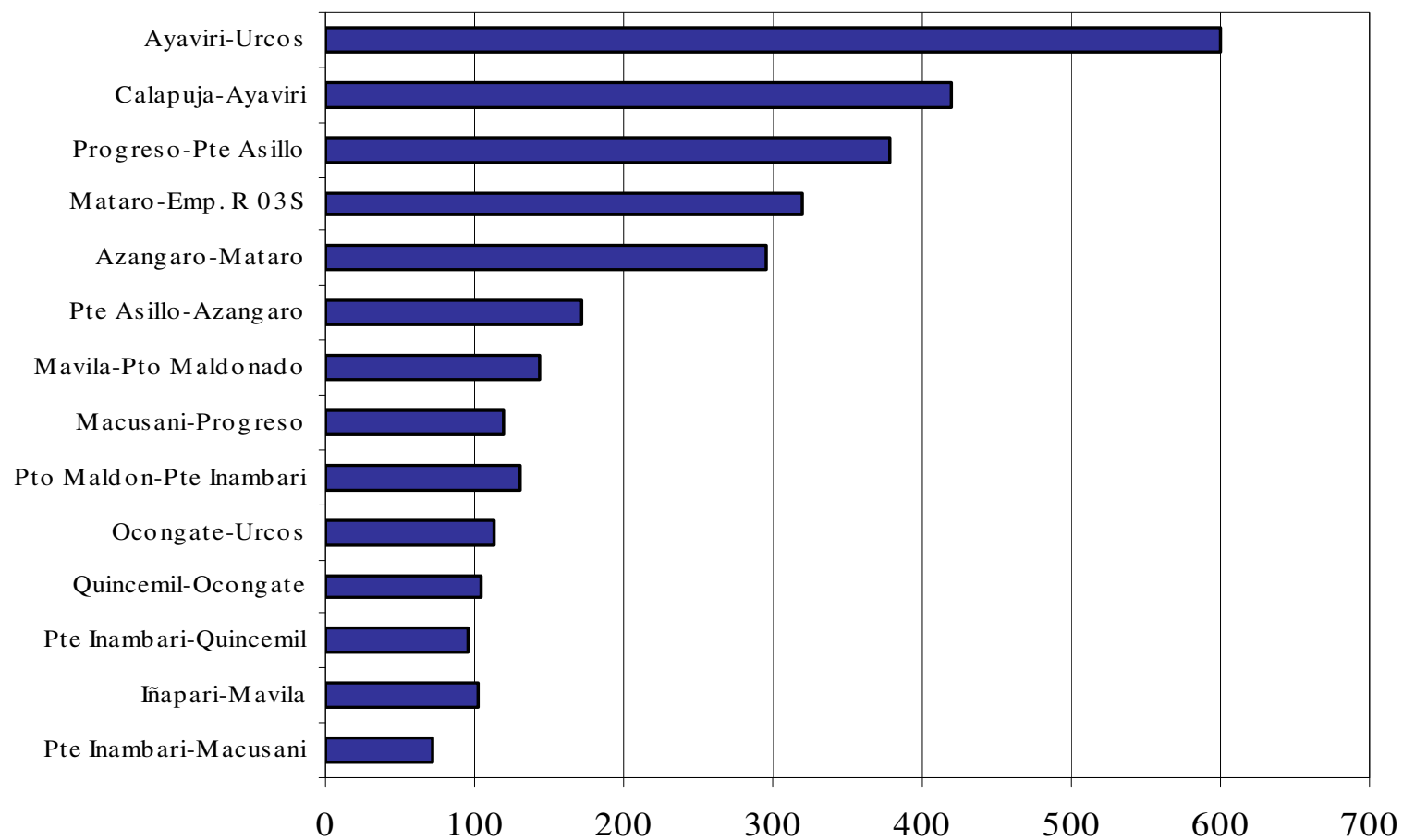


VOLUMEN PROMEDIO DIARIO (IMD) - SITUACION CON PROYECTO (Tráfico Normal y Tráfico Generado) – AÑO 2004



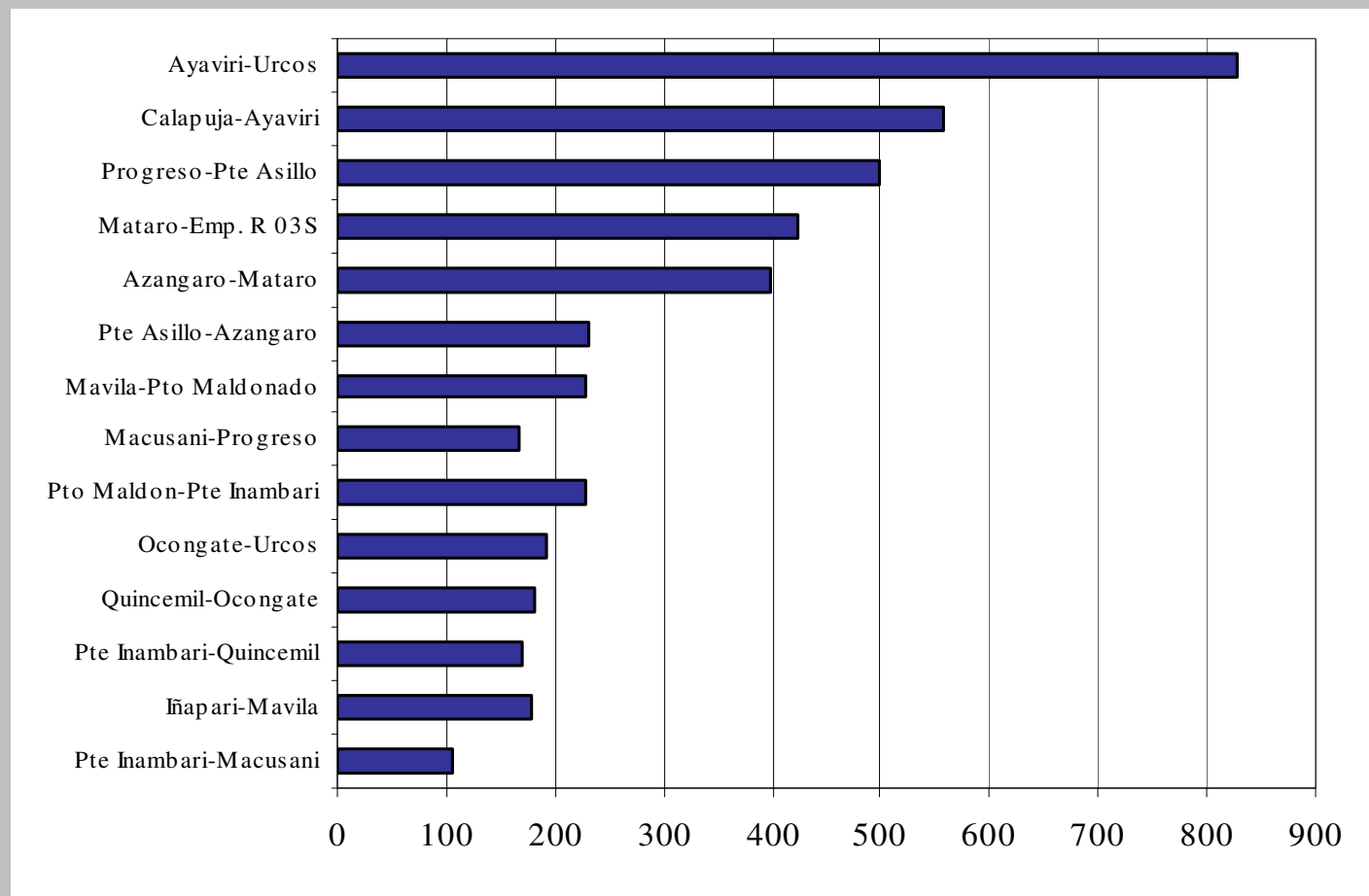
Fuente: "ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE LA INTERCONEXION VIAL IÑAPARI – PUERTO MARITIMO DEL SUR", Ministerio de Transportes y Comunicaciones -Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional

VOLUMEN PROMEDIO DIARIO (IMD) - SITUACION CON PROYECTO (Tráfico Normal y Tráfico Generado) – AÑO 2009



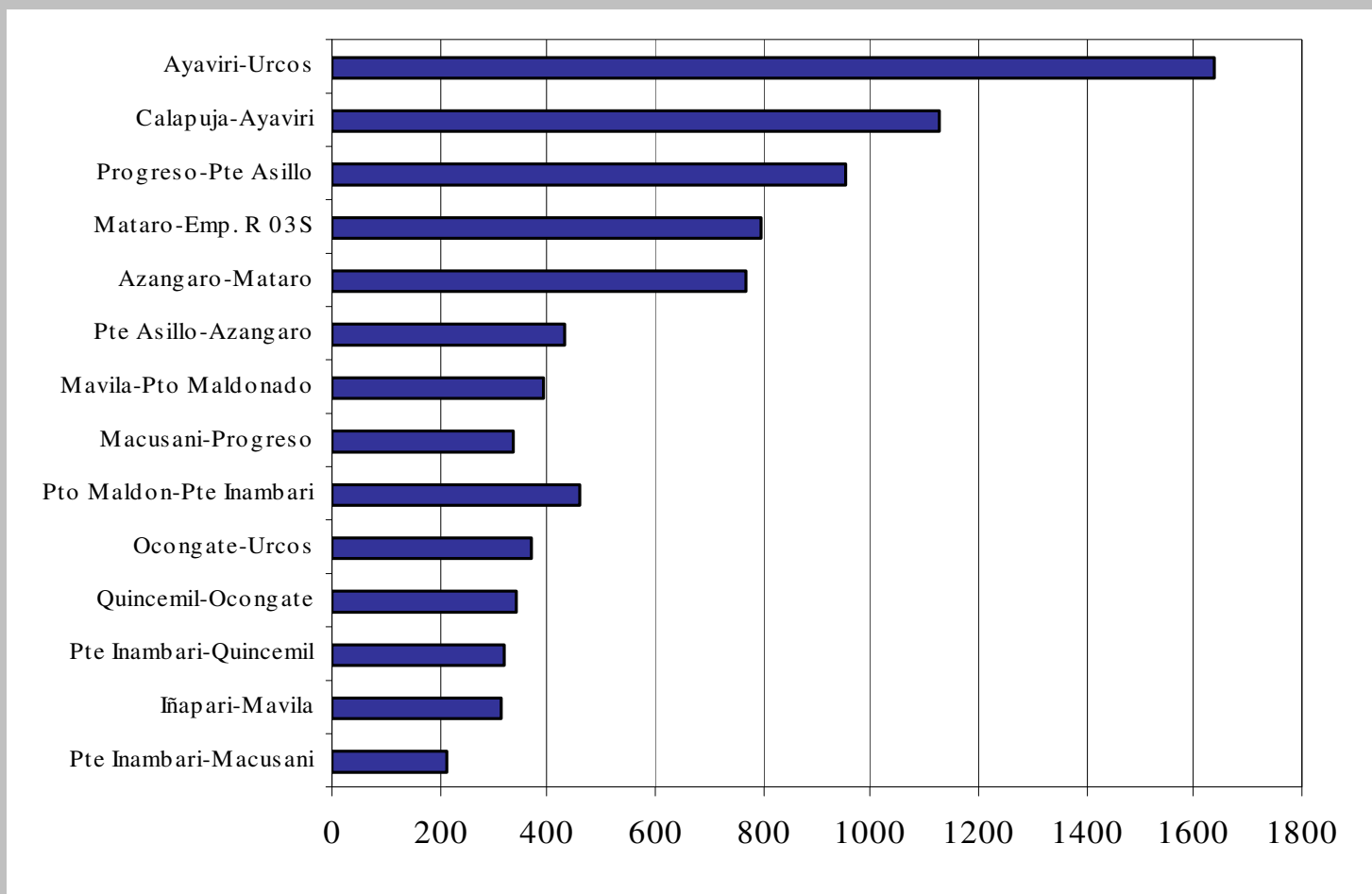
Fuente: "ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE LA INTERCONEXION VIAL IÑAPARI – PUERTO MARITIMO DEL SUR", Ministerio de Transportes y Comunicaciones -Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional

VOLUMEN PROMEDIO DIARIO (IMD) - SITUACION CON PROYECTO (Tráfico Normal y Tráfico Generado) – AÑO 2015



Fuente: “ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE LA INTERCONEXION VIAL IÑAPARI – PUERTO MARITIMO DEL SUR”, Ministerio de Transportes y Comunicaciones -Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional

VOLUMEN PROMEDIO DIARIO (IMD) - SITUACION CON PROYECTO (Tráfico Normal y Tráfico Generado) – AÑO 2029

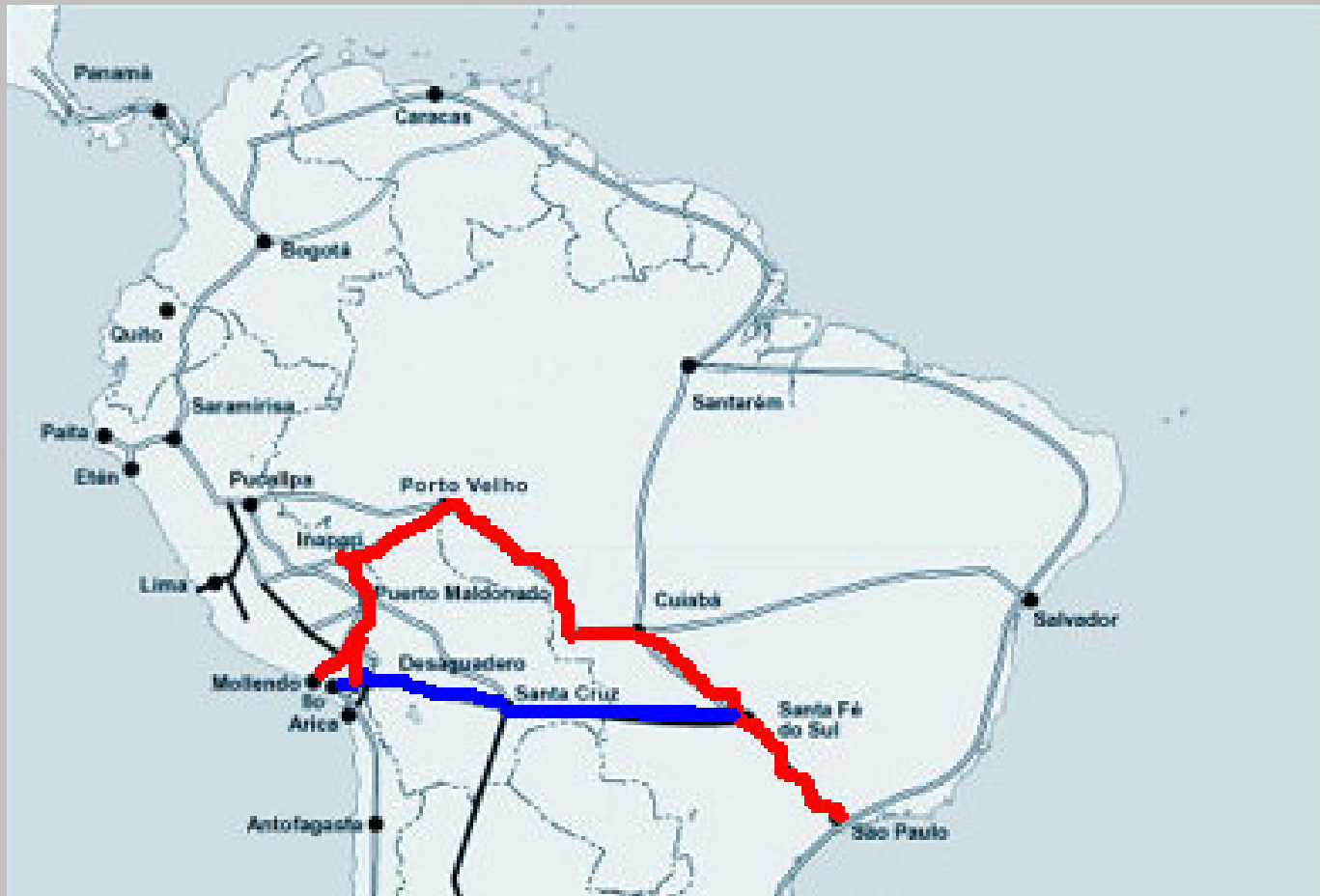


Fuente: “ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE LA INTERCONEXION VIAL IÑAPARI – PUERTO MARITIMO DEL SUR”, Ministerio de Transportes y Comunicaciones -Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional

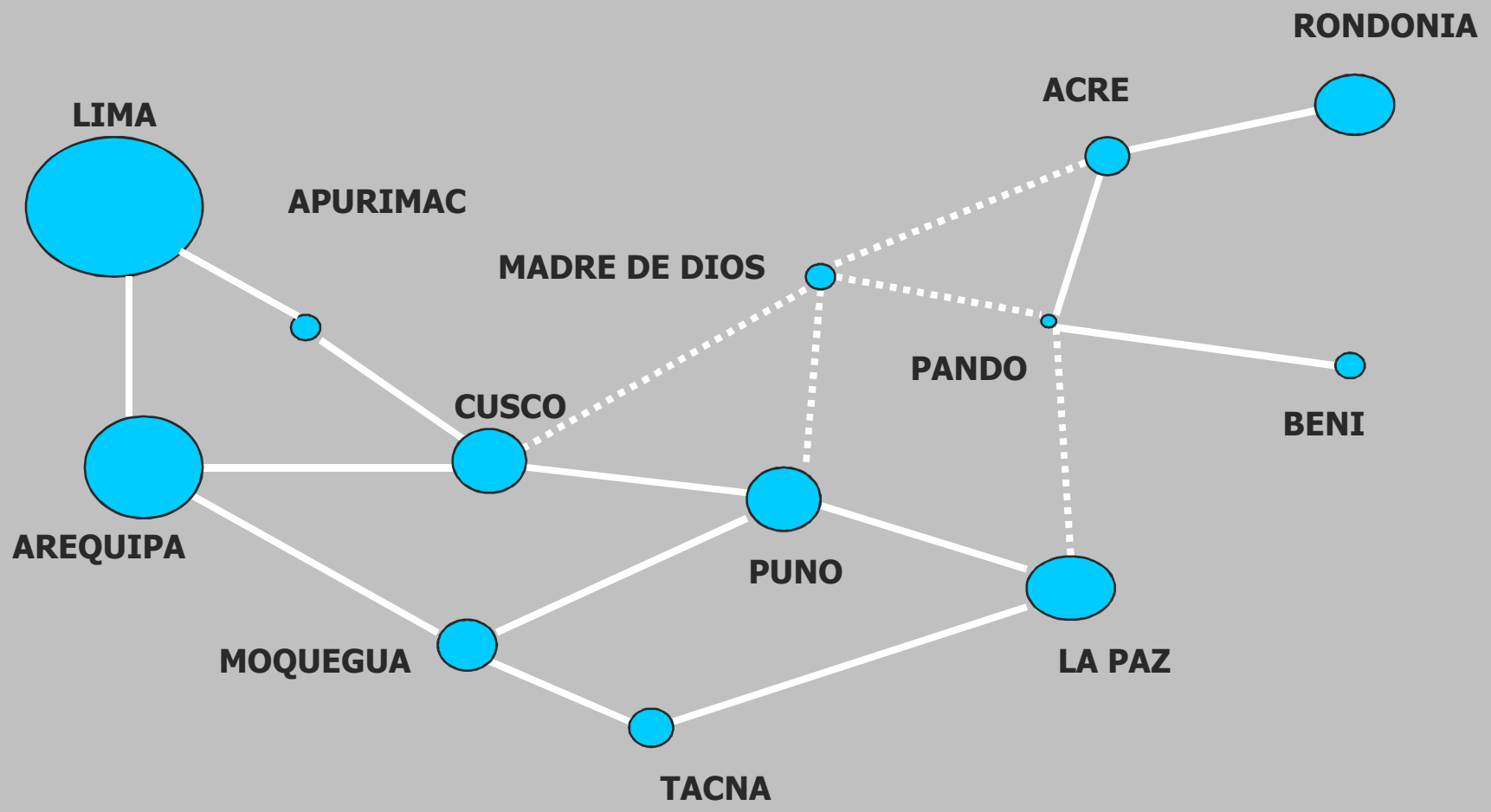
RED URBANA Y BOSQUES



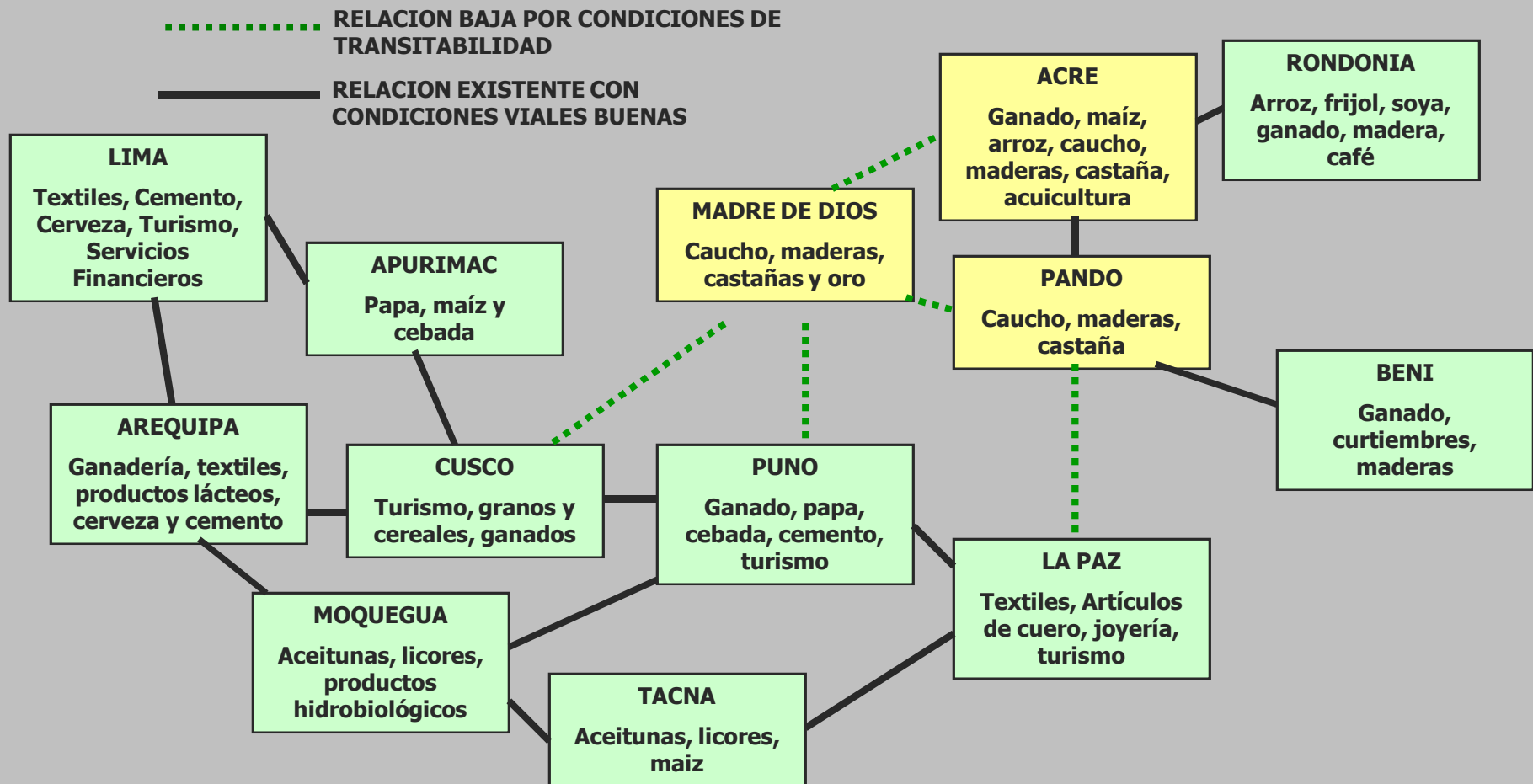
¿Interoceánica?



PBI EN ÁREA DE INFLUENCIA



ACTIVIDADES DOMINANTES



Distribución de Costos bajo Mantenimiento Optimo

50 veh/día

500 veh/día

5000 veh/día

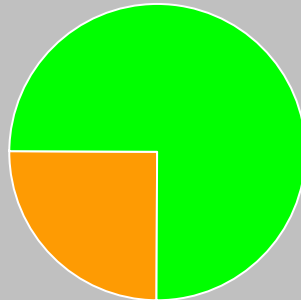
Usuarios

Usuarios

Usuarios



Agencia



Agencia



Agencia



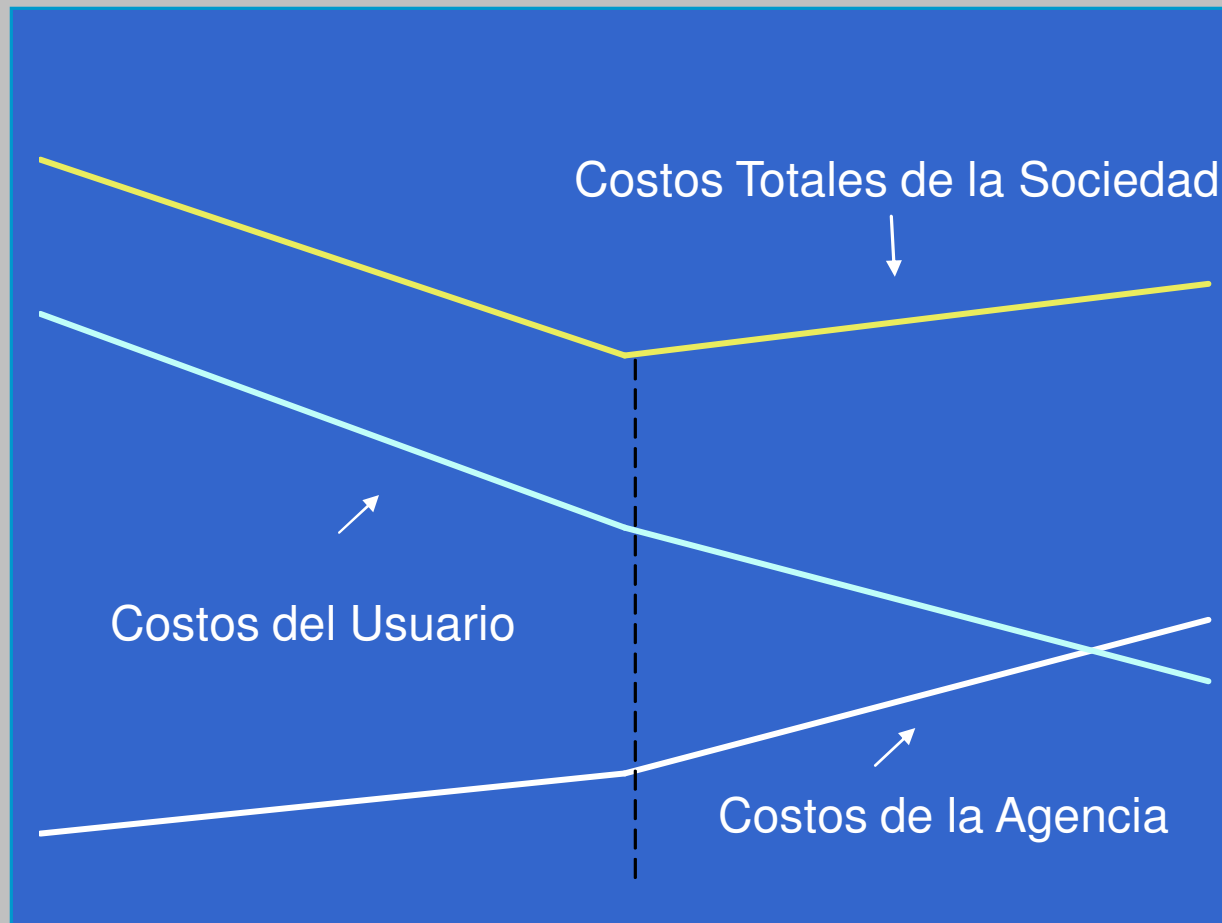
Tránsito y Tratamiento

- Hasta 200 de IMD, se recomienda afirmado.
- Entre 200 y 500 de IMD, tratamiento superficial bicapa y otras soluciones intermedias.
- Más de 500 de IMD, carpeta asfáltica.

En todo los casos los espesores dependen del tráfico, las cargas, el clima y las condiciones de los materiales, entre otros.



Costos Totales para la Sociedad

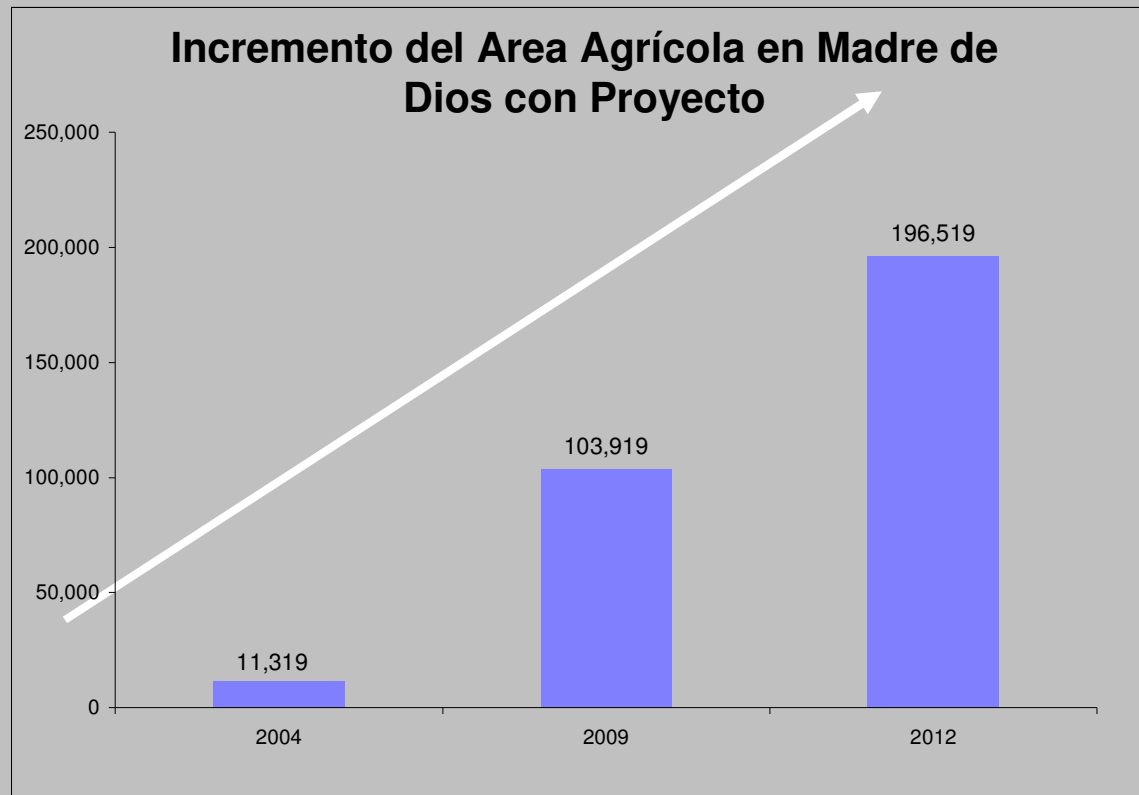


Sobre dimensionamiento II

- Los beneficios agrarios están inflados, pues se asume una explosión agraria en Madre de Dios.
- Los beneficios sólo justificarían US\$ 300 millones de inversión.
- Por ello, se ha eludido la evaluación del SNIP para que evitar que se dimensione técnicamente el proyecto.

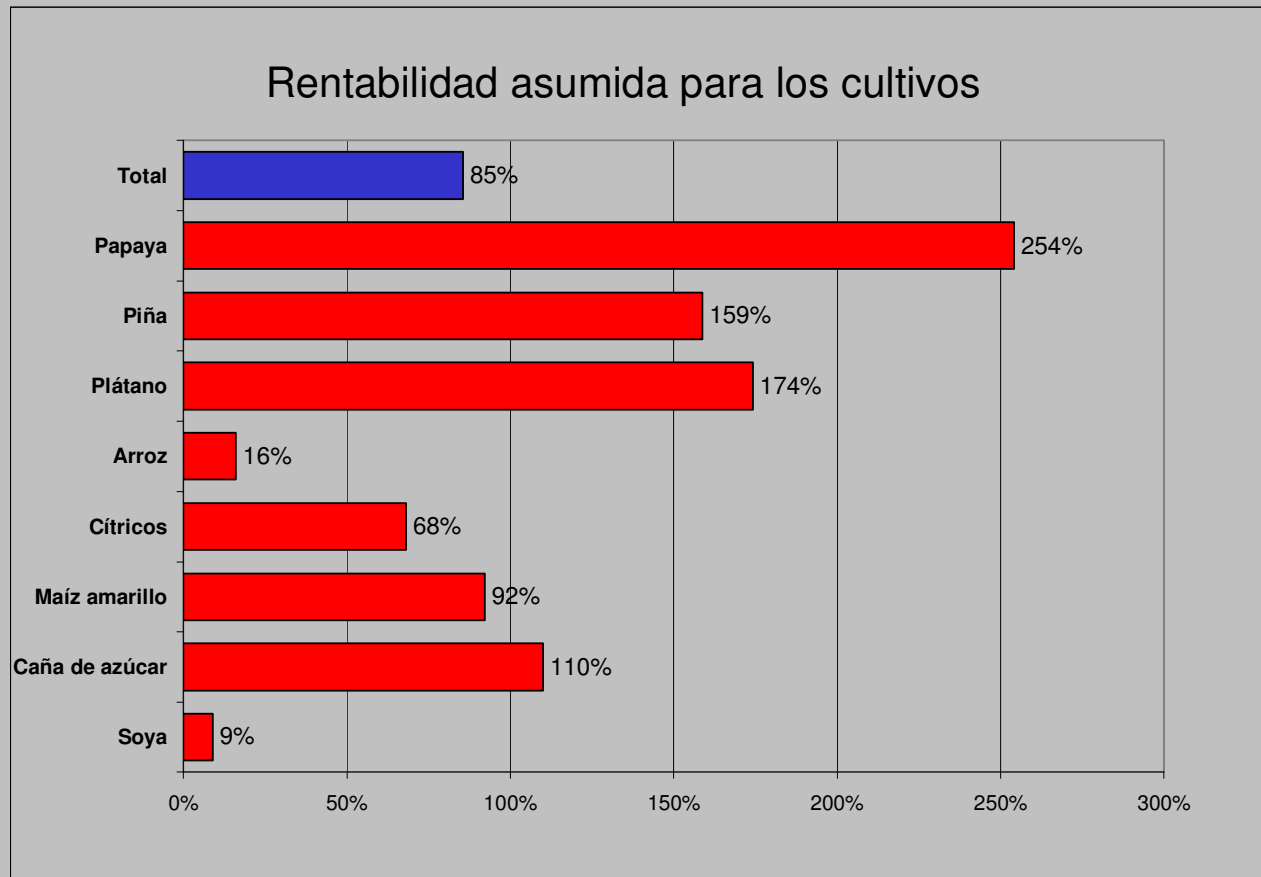


El estudio asume una expansión del área agrícola de Madre de Dios en 185,200 has en tres años, que equivale a expandir en 25% toda la frontera agrícola de la selva amazónica peruana, expansión que no tiene mayor sustento agronómico, económico ni ambiental



De adoptarse el área y los cultivos propuestos, Madre de Dios pasaría de no producir nada a producir el 25% de caña de azúcar nacional, el 55% de cítricos, el 20% de plátano y el 7% de arroz nacional.

Para los cultivos propuestos se asumen niveles de rentabilidad exorbitantes (entre 92 y 250%) con un promedio ponderado de 85%



Pero por ejemplo, la rentabilidad promedio de la agricultura en los cultivos de la costa oscila entre -17% (algodón) y 30% (páprika) según estudio de CEPES (Gorriti, 2003), con producción bajo riego, buen clima y la mejor infraestructura de transporte disponible en el país.

Rentabilidad de cultivos en costa peruana

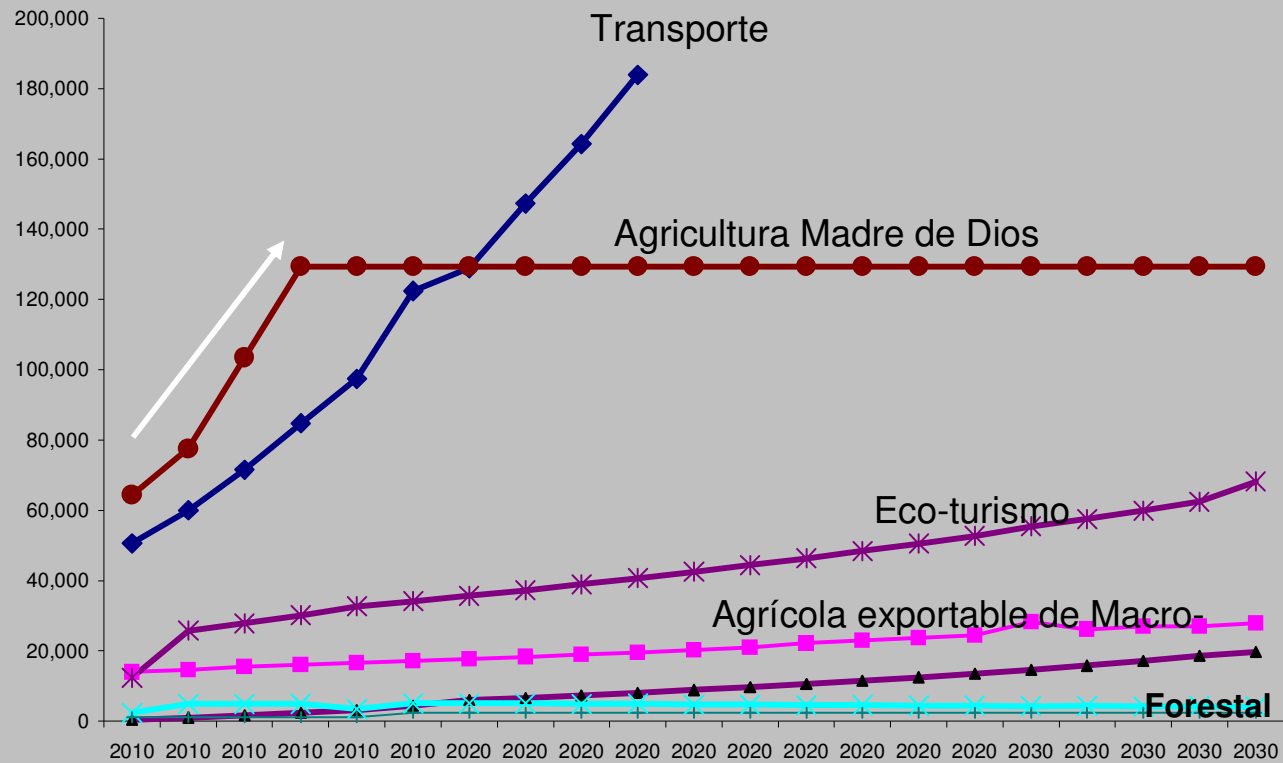
	Tasa de rentabilidad
Aji Páprika	30%
Arroz	27%
Camote	27%
Espárrago	19%
Marigold	17%
Palta	17%
Limón	15%
Mandarina	14%
Pallar	14%
Mango	14%
Vid	10%
Papa	9%
Algodón Tangüis	8%
Caña de azúcar	2%
Maíz amarillo	-1%
Frijol	-3%
Algodón Pima	-2%

Fuente: Gorriti Jorge (2003). *Debate Agrario* N° 35, Cuadro N° 4, pp 48



Además, se asume que al tercer año del proyecto se ha instalado toda la superficie agrícola proyectada para Madre de Dios (198,000 has) con los beneficios inflados, sin considerar un crecimiento razonable en el tiempo de la actividad agrícola como si se asume para otras actividades

Evolución de Beneficios Netos del Proyecto

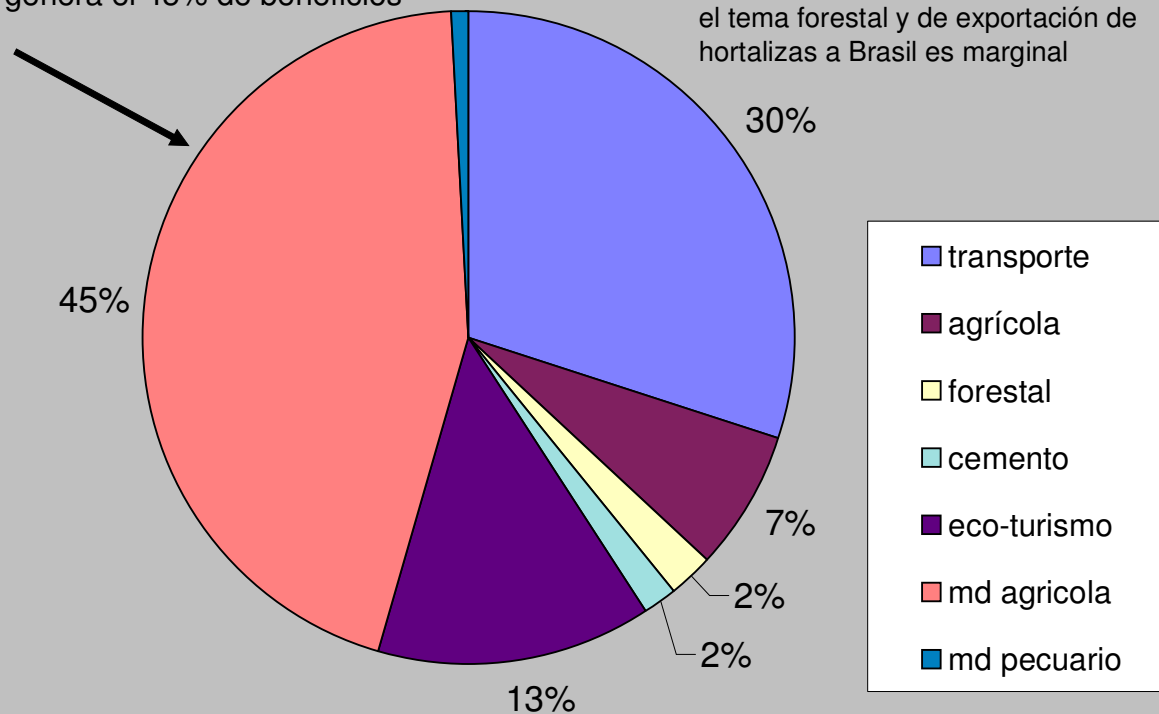


Estas proyecciones exageradas llevan a que el componente agrícola de Madre de Dios ocupe el 45% de los beneficios esperados a valor presente

Estructura de los Beneficios Netos estimados del Proyecto

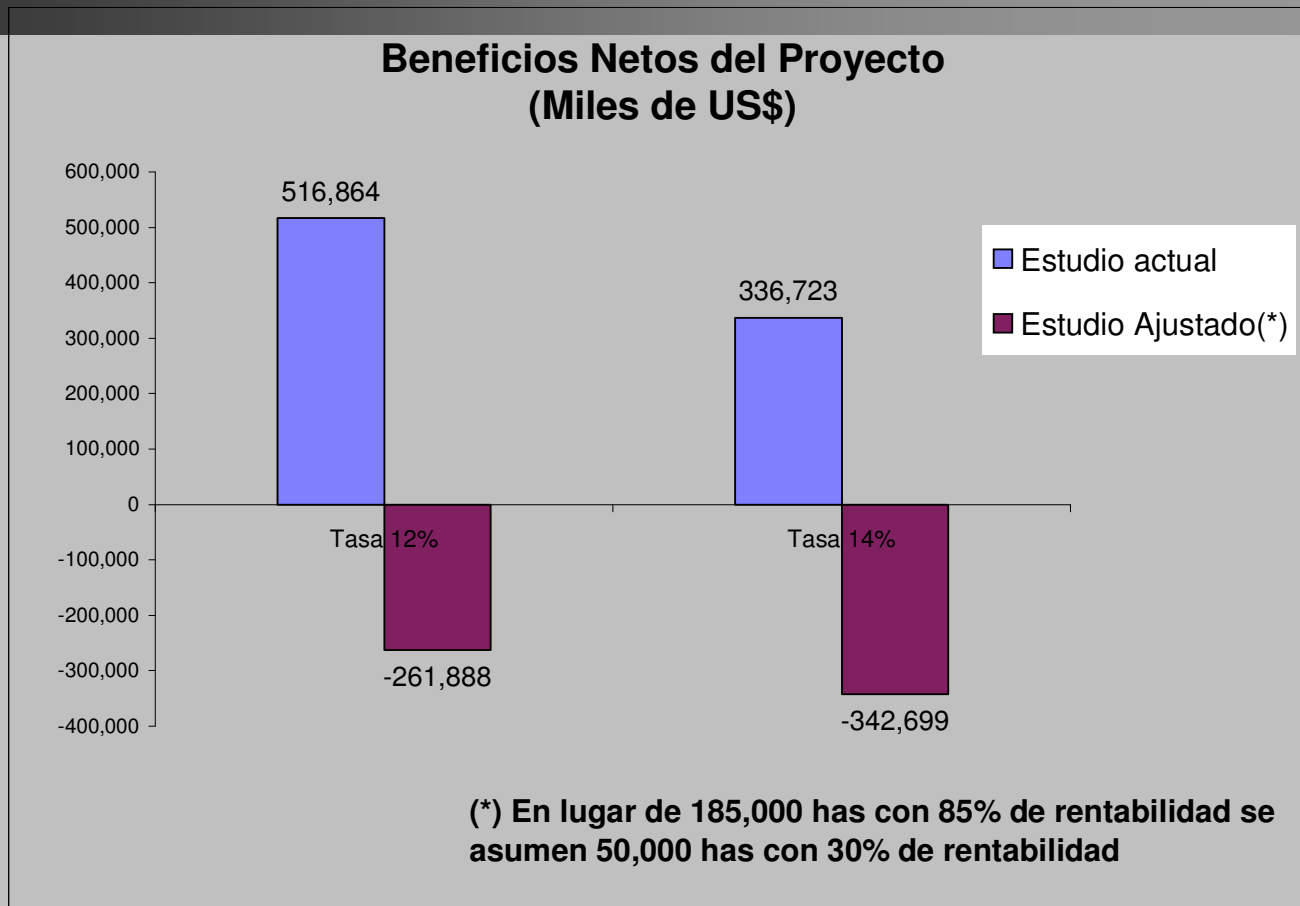
Supuesta expansión agrícola en Madre de Dios genera el 45% de beneficios

Los beneficios por transporte sólo significan el 30% del total, mientras el tema forestal y de exportación de hortalizas a Brasil es marginal



Y que componentes como el forestal (2%) o el de exportaciones agrícolas del resto de la macro-región (2%) sean de importancia marginal en los beneficios asignados al proyecto

Un ajuste razonable al componente agrícola arroja que este proyecto no generaría ganancias económicas sino ingentes pérdidas



El proyecto generaría una pérdida neta de entre US\$ 260 y US\$ 340 millones, y se han inflado los beneficios en más de US\$ 500 millones.

Sobre dimensionamiento III

- El proyecto se exoneró del SNIP el 10 de febrero del 2005.
- Por ello, la OPI del MTC y la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público del MEF no formularon informes técnicos sobre el proyecto.



Riesgos Ambientales y Sociales I

Marc Durojeanni, asesor Regional Ambiental del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sostiene que:

- ✓ Los departamentos de Madre de Dios y las regiones de ceja de selva de los departamentos de Cusco y Puno, constituyen la región más conservada de la Amazonía peruana.
- ✓ La deforestación es, evidentemente, el impacto ambiental principal y es el origen de la mayor parte de los problemas subsecuentes. En la Amazonía Brasileña la deforestación alcanzó entre el 33% o el 55% de la falaja de 50 Kms. A ambos lados de las carreteras BR-049, BR-364 y PA- 150 en apenas 13 años.



Riesgos Ambientales y Sociales II

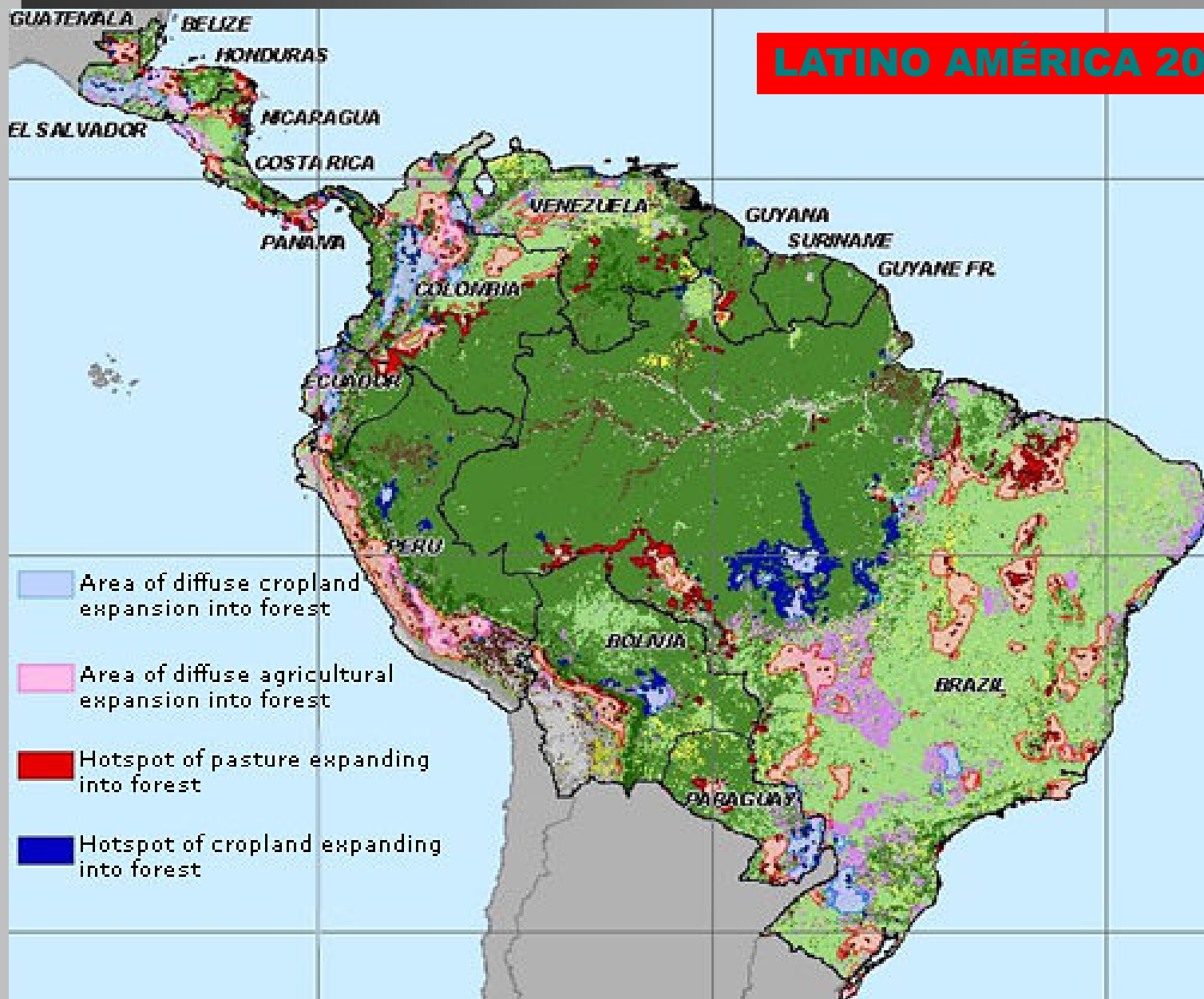
- ✓ Se ha constatado que las tres cuartas partes de la deforestación total, en la amazonía de Brasil, se realiza en esa faja de apenas 100 Km.. A lo largo de las carreteras. Matto Grosso ya perdió más del 30% de sus bosques. Rondonia, alrededor del 25% y Acre. Que estuvo más aislado, alrededor del 11.4%



LATINO AMÉRICA 2000



LATINO AMÉRICA 2000-2010



Riesgos Ambientales y Sociales III

No existen recursos para el manejo de impactos ambientales.

- ✓ ¿Cuánto de los US\$1,470 millones se gastará en gestión ambiental? Casi nada.
- ✓ ¿Qué capacidad tienen el Estado para manejar impactos ambientales?. Nada



Alto Impacto Fiscal I

- El proyecto Iñapari-Puerto Marítimo del Sur equivale a casi cuatro veces el presupuesto de apertura del MTC del 2005 (US\$ 222 millones).
- Por tanto, no se justifican apresuramientos. El proceso licitatorio se ha desarrollado a velocidad de crucero (seis meses).
- El exceso de inversión equivale a US\$ 500 millones (US\$ 800-US\$ 300).



Alto Impacto Fiscal II

- El exceso de inversión de US\$ 500 millones equivale a:
 - 6 veces el presupuesto de inversión del Ministerio de Agricultura.
 - 6.7 veces el presupuesto de inversión del Ministerio de Educación.
 - 18 veces el presupuesto de inversión del Ministerio de Salud.



Alto Impacto Fiscal III

- La presión de pagos a los Consorcios ganadores con IGV equivale a (US\$ 118 millones sin considerar los adicionales), equivale a más del 50% del presupuesto del MTC del 2005 (US\$ 222 millones). Es decir, el impacto fiscal del Proyecto reduce a menos de la mitad la disponibilidad de recursos de inversión del MTC para otros proyectos durante 15 años.



Alto Impacto Fiscal IV

Con el exceso de gasto de US\$ 500 millones se podría:

- Cubrir la demanda no satisfecha por agua en Madre de Dios (US\$ 20 millones).
- Interconectar con una línea de transmisión a Puerto Maldonado desde San Gabán (US\$ 30 millones).
- Modernizar el Puerto de Ilo (US\$ 50 millones).
- Rehabilitar en afirmado 1,750 Km. de Caminos departamentales prioritarios en la Macro Sur (US\$ 82.5 millones).
- Rehabilitar 5,000 Km. de caminos rurales-vecinales en la Macro Sur (US\$ 78 millones).
- Plan de desarrollo rural para la macro Sur (US\$ 200 millones).
- Apoyo a innovación y crédito agropecuario por (US\$ 40 millones) para la Macro Sur.



Recomendaciones

- Suspender la firma del contrato programa para los próximos días (entre el 11 y el 15 de julio).
- Enviar el estudio de Factibilidad a la OPI del MTC y a la DGPM del MEF para que se redimensione el proyecto.
- Solicitar –por motivos de credibilidad- la colaboración de los organismos multilaterales para la revisión del proyecto.
- Desarrollar el estudio de ingeniería y el de impacto ambiental.
- Con los estudios correspondientes y las licencias ambientales y sociales, culminar el proceso de inversión privada.

