



## POLITICAS DE CONSERVACIÓN EN SÍNTESIS

**JUNIO 2010** | N.º.12  
conservation-strategy.org

### AUTORES:

MANUEL GLAVE<sup>1</sup>  
ÁLVARO HOPKINS<sup>1</sup>  
ALFONSO MALKY<sup>2</sup>  
LEONARDO FLECK<sup>2</sup>

### FOTOS:

ÁLVARO HOPKINS<sup>1</sup>  
LEONARDO FLECK<sup>2</sup>



## EL COSTO DE NO CONTAR LOS COSTOS

Con una asombrosa regularidad los gobiernos aprueban grandes obras de infraestructura, que pueden costar miles de millones de dólares e impactar ecosistemas frágiles, sin constatar de manera definitiva su beneficio neto social. Perú no escapa de esta dudosa práctica, pero lo podría hacer al realizar análisis económicos relativamente baratos, como el que aquí se presenta.

Tres ejes transversales buscan conectar al Perú con Brasil y todos, inevitablemente, cruzan la Amazonía. Estos ejes, forman parte de la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y se han ido construyendo sin investigaciones previas que informen acerca de su eficiencia económica. Tales han sido los casos de la carretera Tarapoto-Yurimaguas (Interoceánica Norte) y los diferentes tramos en la Interoceánica Sur.

CSF analizó la viabilidad económica del tercer eje, una interconexión vial entre la ciudad de Pucallpa, capital del departamento de Ucayali, con el Brasil, cuyo



presupuesto es de US\$ 115 millones. Concluimos que la probabilidad de que el proyecto sea económicamente viable es muy reducida, debido a una demanda de transporte insuficiente en relación al costo de construir la obra en plena selva Amazónica. La pérdida neta económica del proyecto sería de hasta US\$ 137 millones en valor presente neto, aun sin incorporar sus probables costos ambientales.

Nuestro análisis aplicó el Modelo de Decisiones Viales (RED por sus siglas en inglés), herramienta desarrollada por el Banco Mundial. La aplicación de RED demandó la estimación de cuatro tipos de tráfico: i) normal, que corresponde al flujo actual de vehículos y que, en este caso, se estimó a partir de información secundaria de toneladas transportadas al puerto de Pucallpa por los ríos Ucayali y Abujao, paralelos al trazo de la vía; ii) generado, que corresponde al aumento en el flujo de vehículos por una reducción del costo y/o el tiempo de transporte; iii) inducido, que consiste en el tráfico producido por el desarrollo local en el área de influencia de la carretera y iv) desviado, que es el tráfico que deja de utilizar otras vías para ir por la nueva ruta, manteniendo el mismo origen y destino.

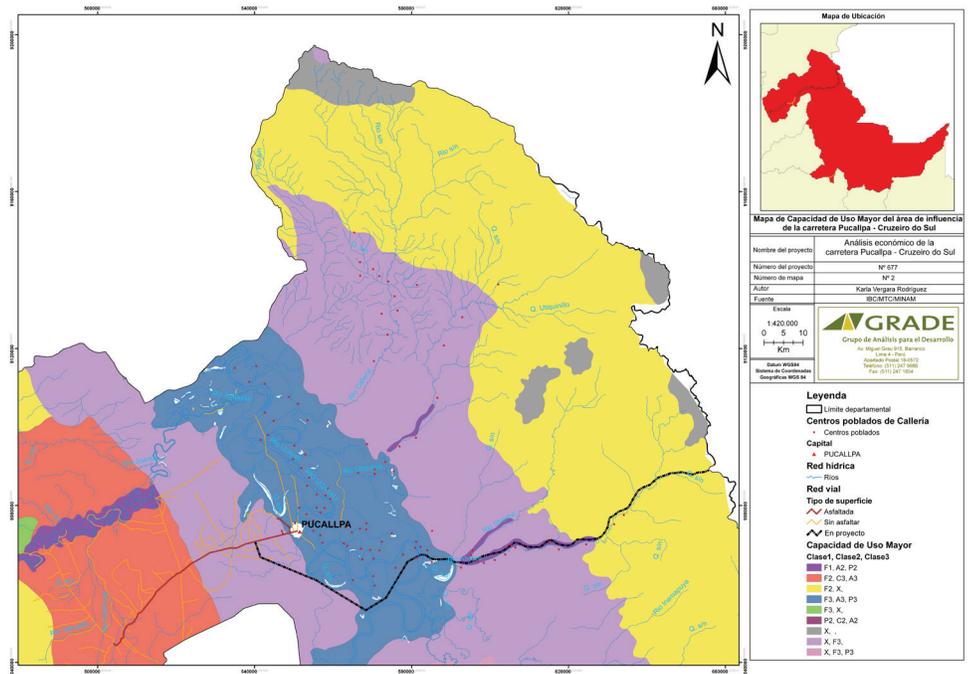
Para los tres primeros tipos de tráfico se realizaron estimaciones aplicando metodologías específicas para cada caso. Para el tráfico desviado, se consideraron dos escenarios, el primero correspondiente a un tráfico desviado nulo y, el segundo al nivel de tráfico equivalente al mínimo necesario para hacer el proyecto viable. Esto, suponiendo que el tráfico desviado provendría exclusivamente del tramo de la Interoceánica Sur, Río Branco-Lima y norte del Perú.

El total de tráfico estimado en el primer año, luego de terminar la obra en el 2014, sería de 21 vehículos/día, esto, sin incluir el tráfico desviado, y al segundo año de 248 vehículos/día, por el aumento del tráfico inducido. A partir de estas estimaciones se concluyó que el proyecto no sería económicamente viable si se asume un nivel de tráfico desviado nulo, estimándose un valor actual neto (VAN) de US\$ -137 millones.

El proyecto solo sería económicamente viable si más del 36% del tráfico de la Interoceánica Sur del tramo Iñapari-Puerto Maldonado fuese desviado por la Interoceánica Centro, lo cual implicaría la presencia de más de 130 vehículos diarios que no pertenezcan al tráfico local de este tramo, sino que provengan del de la ruta que une Río Branco-Brasil y la Región de La Libertad.

El análisis de sensibilidad del estudio indica que los cambios en las variables elegidas tienen que ser muy drásticos para que el proyecto sea viable. Por ejemplo, los costos de inversión en el escenario sin tráfico desviado tendrían que caer 92,4% o los de mantenimiento en 262,6%. El tráfico normal debería ser 2140,7% mayor que el estimado o el tráfico generado más de 518,4% respecto de su valor proyectado.

Después del análisis de sensibilidad se llevó a cabo un análisis de riesgo



para calcular la probabilidad de que el proyecto sea viable, mediante simulación con rangos posibles de variables importantes, tales como los costos y niveles de tráfico. La probabilidad de un VAN positivo en el escenario sin tráfico desviado es nula. En el escenario con el nivel de tráfico desviado mínimo para tener un VAN superior a cero, la probabilidad de que el proyecto sea económicamente rentable es de 31%.

Los resultados muestran la ineficiencia económica y los altos riesgos del proyecto, aún sin haberse considerado sus impactos ambientales y sociales, los cuales, probablemente son muy significativos para la zona de estudio, dada la existencia del Parque Nacional la Sierra del Divisor (con su parque gemelo al lado brasileño), así como también la Reserva Territorial Isconahua.

La aparente ineficiencia del proyecto resalta la importancia de investigar rutas o tecnologías de transporte alternativos con potencial de obtener mejores rendimientos económicos para la sociedad peruana.

Socio:



NOTAS:

1. Grupo de Análisis para el Desarrollo (GRADE)
2. Conservación Estratégica (CSF)

All CSF publications and policy briefs are available at [conservation-strategy.org/en/reports](http://conservation-strategy.org/en/reports)



7151 Wilton Avenue, Suite 203  
Sebastopol, CA 95472  
T: 707.829.1802  
F: 707.829.1806

[www.conservation-strategy.org](http://www.conservation-strategy.org)