

INTEROCÉANICA: UNA INVERSIÓN A CIEGAS

Gustavo Guerra García Picasso¹
Coordinador Nacional del PDS

El proyecto Iñapari-Puerto Marítimo es necesario para articular la amazonía sur del Perú y Brasil con los departamentos de costa y sierra de la Macro Sur Peruana, abriendo nuevas rutas de comercio internacional. Sin embargo, los errores que el gobierno viene cometiendo en su implementación pueden, a la larga o a la corta, paralizar el proyecto.

Así, en contra de la opinión de varios de sus ministros e ignorando las advertencias de muchas instancias técnicas y expertos, el presidente Alejandro Toledo –con el apoyo entusiasta de las grandes empresas de construcción brasileñas- viene induciendo al gobierno a saltar todas las etapas que se debería seguir para la implementación de una obra de gran envergadura.

El apresuramiento y la irresponsabilidad con la que se está implementando el proyecto va a generar varios problemas (sobre costos, riesgos ambientales y sociales y una percepción de falta de transparencia) y un posible entrapamiento de los procesos administrativos en curso.

SOBREDIMENSIONAMIENTO. El primer error cometido por el gobierno ha sido exonerar a un proyecto de US\$800 millones de la revisión de las oficinas técnicas a cargo del Sistema de Inversión Pública (SNIP). Los expertos consideran que las obras de acuerdo a la demanda deberían estar, a lo más, entre US\$150 millones y US\$300 millones. Así, la sobre inversión se estima entre US\$500 millones y US\$650 millones.

Ello es malo porque desfinancia otras inversiones necesarias y porque eleva el costo de mantener la propia inversión. Esto se explica porque se ha propuesto una solución en concreto asfáltico cuando bastaría un tratamiento superficial bicapa y algunas rehabilitaciones en afirmado. La inversión es, a todas luces, excesiva considerando que el propio estudio de demanda indica que sólo se generarán 88 camiones por día dentro de 10 años y hoy ninguno cruza la frontera.

¿Es justo que se generen tantos sobre costos a los contribuyentes y tantas sobre ganancias a los constructores extranjeros? Al exonerar al proyecto de pasar por el SNIP, en la práctica se ha impedido la revisión técnica del mismo. Así, el proyecto Iñapari Puerto Marítimo es la primera carretera del Perú que no pasa por el SNIP. ¿Por qué? Para que se gastaron decenas de miles de dólares en un estudio de factibilidad y después no se siguieron sus recomendaciones?.

Eso sin contar que en un país pobre cabe preguntarse ¿por qué el gobierno nacional tiene que financiar dos vías entre la longitudinal de la sierra sur y Otorongo? Calapuja está a un poco más de 200 Km. de Urcos (Cusco) y a 60 Km. de Puno. Y desde Calapuja las cargas de Cusco y Puno pueden ir hacia Puerto Maldonado, Iñapari, Río Branco y Porto Velho. Además, para Puno la mal llamada interoceánica es una obra emblemática. Pero en Cusco no es así, es sólo la ruta 26. Por tanto, el gobierno del Cusco puede decidir –en el momento que lo requiera su

¹ Guerra García, fue Vice-Ministro de Transportes

desarrollo- edificar la vía pavimentada con cargo a los cuantiosos recursos de Camisea y usar por ahora la ruta por Calapuja.

SIN ESTUDIOS TÉCNICOS: Un segundo error es que, por primera vez, se construye o concesiona una carretera sin estudios definitivos de ingeniería. Los estudios definitivos de ingeniería definen el presupuesto real de la obra. Un estudio de factibilidad tiene un margen de error de alrededor de 30% y en el Perú casi siempre eso es para arriba. Licitación sin estudios técnicos significa que es una licitación a ciegas. Esto elevará significativamente los costos públicos y las garantías. Como ningún concesionario es adicto a los riesgos, los transferirá al Estado. Además, al carecer de estudios definitivos, los postores tienen que realizarlos total o parcialmente y, al encarecer el costo de presentar ofertas, se reducirá la competencia y se harán más caras las ofertas económicas de los concesionarios.

SIN ESTUDIOS AMBIENTALES: Lo más grave es que la carretera pasa por un relativo vacío demográfico con pocas cargas pero con una enorme fragilidad ecológica. La vía bordea áreas naturales protegidas importantes y generará una enorme presión sobre los recursos madereros (tala ilegal). Pero, adicionalmente, habrá una gran presión sobre el medio ambiente por las miles de personas que se desplazarán a los campamentos y las ciudades pequeñas hacinándolas, dado que la inversión se amontona en dos años. Muchos estudios han demostrado que más daño hacen los obreros que se comen los mamíferos y reptiles de las zonas afectadas que la propia tala ilegal.

Frente a esto es grave que, al no contar con estudios definitivos, tampoco exista estudio de impacto ambiental. Y, por su puesto, como todo está hecho a la carrera, tampoco hay una evaluación estratégica ambiental. Además, en Puerto Maldonado no hay casi agua potable. Se va a duplicar la población de Puerto Maldonado sin resolver el cuello de botella del agua y manteniendo energía cara (14% por encima del sistema interconectado). Se requieren unos US\$40 millones para resolver los temas de agua y energía, pero parece ser que no hay grupos de interés suficientemente fuertes que presionen para la realización de las inversiones pequeñas y necesarias.

Finalmente, ¿se ha aprendido algo de la dramática experiencia de deforestación y degradación ambiental ocurrida en Acre? ¿Hay algo que tengan que decir las instancias ambientales del Perú de cómo se está llevando a cabo el proyecto?.

SIN ESTRATEGIA DE DESARROLLO. Brasil ha manejado estupendamente las condiciones del proyecto. Del 100% de las inversiones faltantes para la conexión de Acre con Perú, todo lo pone Perú. Brasil, tiene planes de apoyo a sus productores para ganar mercados en la Macro Sur peruana. ¿Y nosotros? ¿Qué le vamos a vender a Río Branco y Porto Velho? ¿Qué decimos sobre las restricciones para-arancelarias brasileras que bloquean su mercado a nuestras agroexportaciones? En zonas de baja densidad no sólo requieren carreteras, también se requiere apoyo social, promoción de la ciudadanía, crédito y apoyo para la innovación. Peces ornamentales, flores exóticas, hierbas medicinales, son algunos de los posibles productos estrella de la amazonía. ¿Saldrán por carretera o por avión? El propio estudio de factibilidad señala que la vía se justifica sobre la base del desarrollo de la

industria forestal y para ello recomienda otros proyectos que en paralelo garanticen una extracción sostenible. ¿Qué se ha hecho con esas recomendaciones?

MAL ENFOQUE COMO ZONA DE PASO. Muchos creen que el desarrollo de la Macro Sur es la zona de paso para la soya brasilera hacia el Asia. Pésimo enfoque, pues si este fuera el caso, la soya se desplazaría velozmente a los puertos y dejaría muy poco en el camino más allá de dañar los caminos peruanos que están diseñados para camiones de 48 Tm. Pero, además, el flete desde Iñapari hasta cualquiera de los puertos del sur, una vez que la carretera esté pavimentada, equivale a US\$90 Tm., un flete al que habría que sumarle los fletes marítimo y terrestre en zonas de Brasil. Por tanto, dado que los fletes actuales desde la zona de soya más cercana al Perú hasta el Asia no pasa de US\$65 Tm., es imposible que sea zona de paso.

MAL EMPAQUETAMIENTO. Otro error grave es concentrar las inversiones en dos años y en paquetes enormes de más de US\$100 millones. Esto tiene dos problemas. Primero, el tamaño de los paquetes impide que los constructores nacionales participen, con lo cual entregaremos utilidades por US\$150 millones a empresarios de otros países y, segundo, la secuencia casi simultánea estimula la “colusión o reparto de mercado”, poniendo al Estado peruano en una situación muy vulnerable. Además, como el proyecto es equivalente a cinco veces la inversión del MTC de un año, generará una enorme presión sobre los precios de los materiales, encareciendo las obras y obligando a tener que importar muchos más insumos que en el caso de que la secuencia sea más lógica y gradual.

Por último, ¿serían tan amables en el gobierno de explicarnos a los peruanos cuánto totalizan los pasivos contingentes y no-contingentes de los proyectos que se sustentan en pagos diferidos a través de asociaciones público privadas, que se empezarán a pagar en los siguientes dos gobiernos? ¿Se ha estudiado realmente cuál es la alternativa de concesión más conveniente al interés general?

URGENTES CAMBIOS. El gobierno está a tiempo de rectificar los errores. Se recomienda: i) encargar a la Oficina de Planificación del MTC la revisión del estudio de factibilidad para redimensionar y determinar los tiempos óptimos de implementación del proyecto; ii) una vez redimensionado, desarrollar el estudio definitivo de ingeniería y todos los estudios ambientales; iii) definir el plan de promoción de la vía buscando una alternativa de concesión que no sea atractiva sólo para empresas brasileras; iv) desarrollar un plan integral de desarrollo productivo con inversiones equivalentes al 50% de la inversión en la vía redimensionada; v) empaquetar los tramos a licitar en tamaños de inversiones de US\$20 millones para que participen los constructores peruanos y aumentar la competencia, vi) definir una secuencia constructiva de al menos cuatro años para evitar inflación de los materiales de construcción; vii) negociar los temas comerciales no tratados con el Brasil viii) resolver el abastecimiento de agua y energía y viii) informar a las poblaciones de cómo se está llevando a cabo el proyecto para que sean conscientes del impacto del mismo en sus vidas y en la de sus hijos.