¿Normalizando la pérdida?

Recomendaciones para prevenir pérdidas económicas asociadas a proyectos viales en la Amazonía peruana

La brecha de conectividad vial en la Amazonía bordea los 12,400km (cinco veces la Panamericana de Tumbes a Tacna), el 83% está en manos de gobiernos subnacionales y el 70% lo constituyen iniciativas de mejoramiento a partir de datos del MTC (PMI 2026-2028). Si bien hay una creciente preocupación por vincular la gestión presupuestaria con la programación multianual de inversiones, acelerar la ejecución y mejorar la calidad de los proyectos, en el caso del sector Transportes enfrentamos retos más elementales que requieren ser abordados con urgencia.

Estimaciones previas realizadas sobre proyectos de inversión pública vial en la Amazonía peruana, identifican que algunas iniciativas no se justifican desde una lógica económica. Glave et al (2021) encuentra que el proyecto Boca Manu – Boca Colorado en Madre de Dios generaría una pérdida superior a los S/.13 millones; previamente Glave et al (2012), respecto del proyecto Pucallpa - Cruzeiro do Sul, encontró que solo bajo supuestos muy optimistas podría generar un retorno positivo.

En este marco, se decidió evaluar la lógica económica de una muestra de cinco proyectos viales en la Amazonía, para lo cual se revisaron los estudios de perfil que sustentaron su viabilidad[1]. La revisión se enfocó en las proyecciones de beneficios incrementales atribuidos a los proyectos, así como al cálculo del Valor Presente Neto (VPN) de los flujos (beneficios menos costos). La información básica y el resultado general se expresa en la tabla 1[2].

1. En el caso del proyecto Bellavista – El Estrecho, su viabilidad se sustentó con un estudio de factibilidad.
2. Respecto del cálculo de los beneficios incrementales contenidos en los estudios que sustentan la viabilidad de los proyectos: a) en Bolognesi – Puente Sheshea, se estiman a partir de la reducción de costos de operación vehicular (COV) y en tiempo de viaje (TV); b) en Jenaro Herrera – Colonia Angamos, la reducción del tiempo de viaje (TV) y el excedente de producción agrícola y pecuaria; c) en Naranjal – Puerto Sira, se estima el excedente de producción agropecuaria; d) en Boca Manu – Boca Colorado, se estima el excedente de producción agropecuaria, forestal y menor TV; y e) en Bellavista – El Estrecho, se estima el excedente de producción agrícola.

Tabla 1. Resultados de evaluación de proyección de beneficios y cálculo del Valor Presente Neto (VPN) en proyectos viales seleccionados declarados viables (valores en millones de S/.)

	Proyecto	CUI	Región	Tipo	UF	Año declarac viable	Inversión proyectada	VPN según perfil	Hallazgos al revisar los perfiles y factibilidad que sustentan proyectos	VPN corregido	% de pérdida total
a	Bolognesi - Nueva Italia - Puente Sheshea	2506659	Ucayali	D	ProvíasD	2025	146.47	4.54	La inversión y mantenimiento son consideradas como beneficios en cálculo del VPN	-143.4	23%
b	Jenaro Herrera - Colonia Angamos	2327139	Loreto	D	ProvíasD	2018	175.71	36.88	En lugar de considerar beneficios incrementales, se utiliza cifras de ingresos brutos (sin restar costos) al calcular el VPN	-47.7	8%
c	Naranjal - Puerto Sira	2285202	Huánuco	V	MP Puerto Inca	2018	29.78	11.81	Supuesto irreal en incremento de rendimiento por hectárea; beneficio incremental en año 1 con proyecto es el triple que en sin proyecto, sobre lo anterior incluso se incrementa beneficio por concepto "precios sociales"	-11.02	2%
d	Boca Manu - Boca Colorado	2641575	Madre de Dios	D	Gore MDD	2025	120.42	39.15	Gastos en mantenimiento considerados como beneficios al calcular VPN; supuesto irreal en crecimiento anual de producción agrícola (40%)	-30.63	5%
e	Bellavista - Mazán - Salvador - El Estrecho	2192666	Loreto	N	PEBDICP (*)	2015	1128.9	S/ 233.18	La inversión es considerada como beneficio en el cálculo del VPN	-386.86	62%
	Pérdida total									-619.61	

Tipo: V = vecinal, D = departamental, N = nacional / UF = Unidad Formuladora del estudio
(*) Proyecto Especial Binacional de Desarrollo de la Cuenca del Putumayo PEBDICP, adscrito al Ministerio de Agricultura.
Elaboración propia con base en la información consignada en los estudios de Factibilidad o Perfil con los que se sustentó viabilidad.

En la tabla 1, la columna "VPN corregido" se obtuvo según se indica a continuación: a) en **Bolognesi – Puente Sheshea**, se recalculó el VPN corrigiendo el signo de las partidas de inversión y mantenimiento; b) en **Jenaro Herrera - Colonia Angamos**, se recalculó el VPN vía la consideración de los beneficios incrementales agropecuarios estimados por el propio perfil; c) en **Naranjal – Puerto Sira**, manteniendo los supuestos del propio perfil (incremento del rendimiento por hectárea de 30%, desde el año cero, incremento de superficie cultivada de 11% desde el año 1 y tasa anual de incremento de producción agrícola de 7.7%), estimamos que los beneficios incrementales con proyecto son un 35% de los finalmente calculados por el perfil[3], se hace dicha corrección y recalcula el VPN; d) en **Boca Manu – Boca Colorado**, se corrigió el signo de la partida de gastos de mantenimiento y se ajustó la tasa de crecimiento promedio anual proyectada de beneficios agrícolas, a 20%, es decir la mitad de lo asumido por el perfil, lo que aún es muy optimista si se toma en cuenta que el crecimiento anual promedio de la producción agropecuaria en Madre de Dios fue 4.1%, en el periodo 2014-2023 (Bcrp, 2024); y e) en **Bellavista – El Estrecho**, se recalculó el VPN previa corrección del signo de las partidas de inversión.

3. A los beneficios incrementales con proyecto (que triplican los estimados en el escenario sin proyecto y se deben, según el perfil, a incrementos en rendimientos y superficie sembrada), el perfil les aplica un segundo ajuste al alza por el concepto de "precios sociales". Conceptualmente ello implica duplicar el efecto incremental del proyecto vial.

De lo anterior, se tiene que los proyectos revisados generarían en conjunto una pérdida potencial al Estado de, al menos, S/.619.61 millones. Por otro lado, se encuentra que las causas que originan los resultados positivos erróneos en la estimación de los VPN contenidos en sus estudios de perfil, se pudieron identificar con relativa facilidad antes de otorgar la viabilidad. Finalmente, cabe resaltar que la pérdida potencial se encuentra en proyectos por todo nivel de gobierno, los que, salvo en el caso de la Bellavista – El Estrecho, fueron declarados viables en el Invierte.pe

Recomendaciones

Establecer criterios complementarios, distintos del análisis costo beneficio, como por ejemplo, población con altos niveles de pobreza o de vulnerabilidad a caer en pobreza monetaria, para declarar la viabilidad a proyectos viales que generen pérdida económica bajo dicha metodología, pero que sean la única alternativa para acercar a la población a servicios públicos básicos.

Evaluar periódicamente los estudios de perfil de una muestra de proyectos viales, por todo nivel de gobierno, enfocado, entre otros, en los supuestos que sustentan la proyección de beneficios, así como el cálculo final del valor presente neto.

Exigir en los perfiles, la incorporación de análisis de alternativas de conectividad robustos, en los modos fluvial o aéreo. Dado que dichas alternativas pueden conllevar diferencias importantes en el tiempo de acceso de la población a servicios básicos, las alternativas deben complementarse con el cierre de brechas en salud y agua y saneamiento en las localidades de la zona de influencia de los proyectos.

Cuando sea posible, los proyectos de conectividad, independientemente del modo elegido, deben complementarse con iniciativas productivas en los rubros con mayor potencial identificados por los gobiernos regionales en sus Estrategias Regionales de Desarrollo Rural Bajo en Emisiones y la planeación de intervenciones integrales del Estado en servicios básicos y complementarios.

Acceda a nuestras publicaciones

Escanee el código QR para acceder a esta publicación y consultar otros documentos técnicos, investigaciones y recursos desarrollados por FCDS sobre conservación, desarrollo sostenible e infraestructura en la Amazonía.

FCDS Conservación y Desarrollo

www.fcds.org.pe