



D E R E C H O
A M B I E N T E Y
R E C U R S O S
N A T U R A L E S

Proyecto Hidrovía Amazónica: Evaluación Económica y Social

Agosto 2018



I Por qué es importante hacer una evaluación del proyecto desde la Sociedad Civil?

Aspectos críticos en proyectos públicos y APP

Aspectos Críticos	Situación	General	APP
Estudios de Factibilidad	Estimaciones de demanda muy optimistas o carentes de sustento. Poca profundidad en impactos socio ambientales.	X	
Estudios de Ingeniería	Alta dependencia de estudios elaborados por sector privado. Poca capacidad del sector público por generar y sistematizar data e investigación.	X	
Planeamiento	Perú no cuenta con institución de planeamiento que identifique y priorice proyectos (Plan nacional de Infraestructura).	X	
Valor por dinero	Metodología para determinar conveniencia de realizar proyecto vía APP muy cuestionada. Enfoque cualitativo en Perú otorga excesiva discrecionalidad a decisores.		X
Reguladores	Débiles capacidades de fiscalización. Alta injerencia política en decisiones.	X	
Pagos del Estado	Pagos que realiza el Estado en proyectos cofinanciados no vinculado a niveles de uso o estándares de servicio.		X
Gobernanza	Inexistencia de canales institucionalizados para que sociedad civil participe en priorización y evaluación de proyectos.	X	



II Aspectos Generales de la Hidrovía Amazónica

Modalidad de ejecución	Asociación Público Privada (APP) Cofinanciada
Titular del proyecto	Consorcio Hidrovías II
Fecha de Adjudicación	jul-17
Tiempo de contrato	20 años
Inversión	US\$ 95 millones
Compromisos del privado	Diseño, Construcción, Mantenimiento y Financiamiento
Objetivo General	Mejorar las condiciones de navegabilidad en los ríos Ucayali, Marañón, Huallaga y Amazonas, sobre todo en época de secano (Julio - Setiembre).



Esquema de Cofinanciamiento - Pagos que asume el Estado

+ Pago Anual por Obras	5 pagos anuales de US\$ 24 millones
+ Pago por Mantenimiento y Operación	Pagos anuales de US\$ 17 millones
+ Pago por Mantenimiento Excepcional	En función de ocurrencia y magnitud
- Ingresos por Concesión	En función de ocurrencia y magnitud

II Aspectos Generales de la Hidrovía Amazónica

Pagos en función a cumplimiento de Hitos:

Hito 1: Aprobación de EDI y EIA a instalación de estaciones Limnimétricas en Tramo 0.

Hito 2: Adquisición de equipos de dragado y otros, así como Dragados de apertura en Tramo la .

Hito 3: Adquisición de equipos y Dragados de apertura sobre canal de acceso a puerto Iquitos (Tramo I b).

Hito 4: Adquisición de equipos y Dragados de apertura en Tramo II.

Pagos se inician al mes 34 luego de aprobación de EDI.



III Aspectos críticos económicos y sociales identificados en el proyecto Hidrovía.

Aspectos Críticos	Situación	Detalle
Pagos del Estado.	Pagos anuales que realiza el Estado no se vinculan a niveles de uso o estándares de servicio.	Pago anual que realizará Estado al privado asciende a US\$ 17 millones por año , por concepto de mantenimiento de los canales de navegación.
Estimación de la demanda.	Estimación de demanda presenta inconsistencias y supuestos muy optimistas que no son adecuadamente sustentados.	<p>1) Tasas de crecimiento en estimación de demanda distintas y superiores a los supuestos del propio estudio.</p> <p>2) Se asume, sin sustento, que un alto % de tráfico informal (entre 50% y 80%) usará hidrovía.</p> <p>3) Se asume, sin sustento, que se dará un tráfico de fosfatos y soya. Llega a representar hasta un 15% del tráfico total al año 20 del proyecto.</p>



IV Estimación de la Demanda del proyecto Hidrovía

Aplicación de Coeficiente de Ocultamiento para incorporar tráfico informal

	Participación en el Tráfico Total		Coeficiente de Ocultamiento de Carga propuesto por Estudio de Factibilidad		
	Al iniciar proyecto	Luego de 20 años	Yurimaguas	Iquitos	Pucallpa
Carga General	71%	61%	70%	50%	80%
Hidrocarburos	25%	24%	35%	25%	40%
Carga Internacional	4%	15%	0	0	0

Fuente: Estudio de Factibilidad

Según Estudio, el tráfico en embarcaderos, sobre el que se aplica el coeficiente de ocultamiento es el 60%, 93% y 100% del total de la carga que pasa por Yurimaguas, Iquitos y Pucallpa respectivamente.

Diferencial de Carga al 2010 luego de ajuste por coeficiente de ocultamiento y duplicidad		
	Carga Bruta	Carga Ajustada
Carga Internacional	111,309	111,309
Hidrocarburos	830,097	750,555
Carga General	1,155,056	2,191,160
Sub Total (miles TM)	2,096,462	3,053,024
	Diferencia	46%

Demanda al 2010, año base, considera un componente importante de carga informal que el proyecto asume será absorbido por Hidrovía.



IV Estimación de la Demanda del proyecto Hidrovía

Proyección de Demanda según Estudio de Factibilidad

Año	Carga General	Hidrocarburos	Comercio Exterior	Total	Carga General	Hidrocarburos	Comercio Exterior
2010	2,191	751	111	3,053			
2011	2,253	773	141	3,167	3%	3%	27%
2012	2,316	796	147	3,259	3%	3%	4%
2013	2,380	820	152	3,352	3%	3%	3%
2014	2,447	845	158	3,450	3%	3%	4%
2015	2,641	914	165	3,720	8%	8%	4%
2016	2,845	986	171	4,002	8%	8%	4%
2017	3,054	1,063	178	4,295	7%	8%	4%
2018	3,272	1,143	185	4,600	7%	8%	4%
2019	3,500	1,179	192	4,871	7%	3%	4%
2020	3,598	1,217	538	5,353	3%	3%	180%
2021	3,673	1,255	657	5,585	2%	3%	22%
2022	3,749	1,295	777	5,821	2%	3%	18%
2023	3,827	1,335	897	6,059	2%	3%	15%
2024	3,907	1,378	1,017	6,302	2%	3%	13%
2025	3,988	1,421	1,028	6,437	2%	3%	1%
2026	4,072	1,466	1,038	6,576	2%	3%	1%
2027	4,156	1,512	1,050	6,718	2%	3%	1%
2028	4,243	1,560	1,062	6,865	2%	3%	1%
2029	4,332	1,610	1,074	7,016	2%	3%	1%
2030	4,422	1,661	1,087	7,170	2%	3%	1%
2031	4,515	1,713	1,101	7,329	2%	3%	1%
2032	4,609	1,767	1,115	7,491	2%	3%	1%

Tasa de crecimiento de demanda

General	Hidrocarburos	ComEx	Aplicada
3%	4%	14%	Aplicada
2.8% al 2020 y 2.1% al 2032	2.80%	7.9% al 2020 y 7.7% al 2032	Según Supuestos de Estudio de Fact.



D E R E C H O
A M B I E N T E Y
R E C U R S O S
N A T U R A L E S

Se ajustaron las tasas de crecimiento para reflejar los supuestos del Estudio de Factibilidad.

Año	Carga General	Hidrocarburos	Comercio Exterior	Total
2010	2,191	751	111	3,053
2011	2,252	772	120	3,144
2012	2,315	793	129	3,238
2013	2,380	815	139	3,334
2014	2,447	837	150	3,434
2015	2,515	860	162	3,538
2016	2,586	884	175	3,645
2017	2,658	908	189	3,755
2018	2,733	933	204	3,870
2019	2,809	959	220	3,988
2020	2,888	985	237	4,110

2.8%

2.8%

7.9%

Hidrocarburos

Comercio

Exterior

Total

2.1%

2.8%

7.7%

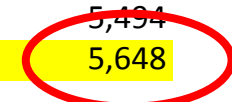
Hidrocarburos

Comercio

Exterior

Total

2020	2,888	985	237	4,110
2021	2,948	1,012	256	4,216
2022	3,010	1,040	275	4,326
2023	3,074	1,069	297	4,439
2024	3,138	1,098	319	4,556
2025	3,204	1,128	344	4,676
2026	3,271	1,159	371	4,801
2027	3,340	1,191	399	4,930
2028	3,410	1,224	430	5,064
2029	3,482	1,257	463	5,202
2030	3,555	1,292	499	5,346
2031	3,630	1,328	537	5,494
2032	3,706	1,364	578	5,648





IV Estimación de la Demanda del proyecto Hidrovía

Brecha de demanda según Estudio de Factibilidad

AÑO	Demanda Proyectada	Oferta Sin Proyecto (atención de la demanda sin proyecto)	Brecha
	en miles de TM		
1	3,353	3,353	-
5	4,294	3,760	535
10	5,821	4,287	1,534
15	6,719	4,805	1,914
20	7,491	5,393	2,098

Brecha de demanda luego de ajustar tasas de crecimiento

Año	Proyeccion de demanda corregida (miles TM)	Oferta sin Proyecto (miles TM)	Brecha (miles TM)
2013	3,353	3,353	0
2017	3,755	3,760	-5
2022	4,327	4,287	40
2027	4,936	4,805	131
2032	5,659	5,393	266

Brecha de demanda sobre estimada en 689%

V Conclusiones y Recomendaciones

- El sustento de la demanda que da sentido al proyecto de Hidrovía Amazónica presenta serias inconsistencias así como supuestos muy optimistas que no han sido adecuadamente sustentados.
- Si se considera la brecha de demanda corregida (266,000 TM) al año 20 del proyecto, se necesitaría la puesta en operación de 5.5 nuevas barcazas de al menos 100Tm de capacidad de carga cada año para atenderla (total de 110 barcazas). Según el propio estudio, en un lapso de 8 años (2003 al 2011) ingresaron a operar 130 barcazas.
- El Proyecto parece estar sobre dimensionado para hacerlo interesante a ojos de un inversor privado, o en función a un potencial comercio exterior en el mediano o largo plazo, que no ha sido sustentado.

El Estudio de Impacto Ambiental será clave en tanto, de estar ante un proyecto sobre dimensionado como los indicios sugieren, la magnitud de los dañados irán acorde a ello y en consecuencia los impactos ambientales y sociales. Urge que las comunidades amazónica sean consultadas en la elaboración del EIA.



D E R E C H O
A M B I E N T E Y
R E C U R S O S
N A T U R A L E S

Gracias.