

URRUNAGA, Roberto y José Luis BONIFAZ, 2009, *Conexiones para el desarrollo. Beneficios del Eje Multimodal Amazonas Norte*, Lima, Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, 224 pp.

Este libro busca cuantificar el potencial de desarrollo del Eje Multimodal Amazonas Norte, tomando en cuenta tanto los puertos de Paita y Yurimaguas como la carretera que los une a lo largo de 950 km. Asimismo, hace un análisis comparativo de los fletes en las rutas comerciales entre Brasil y los países de la cuenca del Pacífico.

Los autores han elaborado información relevante de la actividad económica en la zona de influencia del eje Amazonas norte y han realizado una evaluación social tomando en cuenta los beneficios directos e indirectos que crea la provisión de infraestructura en la zona norte del país. El cálculo que realizan no considera los ingresos que generarán las empresas que operan las concesiones de infraestructura, por lo que los beneficios calculados son netos. Este trabajo complementa el estudio anterior que realizaron los mismos autores en los tramos dos y tres de la Carretera Interoceánica Sur, el cual aportó un análisis no realizado anteriormente sobre los beneficios del desarrollo de infraestructura de transportes en el ámbito de influencia del proyecto.

De acuerdo con las estimaciones del proyecto IIRSA, el eje cuenta con una producción estimada de 93 mil millones de dólares, siendo las principales actividades económicas: la electrónica, biotecnológica, química, farmacéutica, naval, cemento, aluminio, fertilizantes, caucho, madera y muebles, agrícola (caña de azúcar, algodón, tabaco, café, cacao, algodón, soja, sorgo), agroindustrial (frutas, alimentos y medicina alternativa), forestal y agroforestal, industrial y turística, con excelentes condiciones para otros proyectos vinculados a la generación de hidroelectricidad.

Por otra parte, los principales proyectos de desarrollo en la zona de influencia estarán concentrados en los sectores de agronegocios, concesiones forestales, pesca y acuicultura, minería e hidrocarburos, turismo e infraestructura de transportes.

Los beneficios económicos por el desarrollo de la infraestructura de transporte del Eje Multimodal Amazonas Norte ascenderán a 1.077 millones de dólares, lo que se explica en dos terceras partes por la carretera IIRSA Norte y el otro tercio por el puerto de Paita. La tasa de descuento que se utilizó fue del 11%, que corresponde a la tasa social de descuento que considera todo proyecto que pasa por el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).

Los beneficios directos se generarán por cada infraestructura que esté disponible en el eje, el cual comprende la carretera IIRSA Norte, el puerto de Paita y el puerto de Yurimaguas. En el caso de la carretera, los beneficios de la concesión comprenden el ahorro en el tiempo de viaje, la reducción en los costos operativos de los vehículos y la disminución asociada del tráfico. Estos beneficios ascienden a 253 millones de dólares. En el caso del puerto de Paita, los beneficios asociados a su concesión son la disminución del tiempo de permanencia de la embarcación en el muelle (asociados con un mejor rendimiento de grúas), la disminución del tiempo de espera en rada y la posibilidad de utilizar embarcaciones de mayor capacidad y tecnología, beneficios que sumados ascienden a 275 millones de dólares. En el caso del puerto de Yurimaguas, los beneficios están asociados a la disminución del tiempo de permanencia de las naves y la carga en el muelle y a la disminución de malos pasos por la ubicación del puerto en las afueras de la ciudad, estos se valorizan en 39 millones de dólares. El total de beneficios directos asciende, pues, a 567 millones de dólares.

Los beneficios indirectos que se producirán están asociados a las inversiones en infraestructura de transportes: 229 millones de dólares en IIRSA Norte, 128 millones en el puerto de Paita, 61 millones en el puerto de Yurimaguas y 44 millones en el puerto de Iquitos; lo cual en total asciende a 462 millones de dólares.

Es importante destacar que en el caso de concesiones cofinanciadas, la recaudación por peajes sirve para financiar de manera parcial los costos incurridos en la construcción de la infraestructura; si descontamos estos pagos que debe realizar el Estado en relación a los beneficios que generan las concesiones de este corredor vial, se generará un beneficio neto de 349 millones de dólares.

En la última parte del libro los autores analizan las rutas de comercio interoceánico y las posibilidades de desarrollo en el Eje Multimodal Amazonas Norte. La identificación de rutas potenciales para el comercio entre Manaos y el sudeste asiático dio como resultado las siguientes: Manaos-Yurimaguas-Paita, Manaos-Río Putumayo-Buenaventura, Manaos-Río Napo-Manta, Manaos-Belem do Pará-Canal de Panamá y Manaos-Miami-Long Beach (Los Ángeles).

Las condiciones necesarias para lograr el desarrollo del eje Amazonas norte están referidas al desarrollo de la energía eléctrica en esta zona, de los puertos para completar la cadena multimodal y cerrar el circuito logístico de transporte de mercancías y de la navegabilidad de los ríos amazónicos que son parte del eje; también a la promoción de la navegación fluvial internacional, a la organización de los productores de la zona de influencia para

lograr productos homogéneos y de calidad y, finalmente, a la creación de un organismo multisectorial para el desarrollo del eje.

Este libro es un elemento de análisis indispensable tanto para quienes quieren profundizar sus estudios en el ámbito de influencia del eje Amazonas norte para el desarrollo de potenciales negocios como para quienes quieran tomar un marco de referencia para cuantificar los beneficios del desarrollo y la concesión de infraestructura de transportes en el país.

Juan Carlos Zevallos Ugarte  
Presidente de OSITRAN