

IIRSA y el desarrollo del sur peruano



GRUPO Propuesta CIUDADANA

Cartilla
IIRSA y el desarrollo del sur peruano
Noviembre 2010

Presidenta:
Molvina Zevallos

Coordinador Ejecutivo:
Javier Azpur

Equipo del Área de Participación y Formación:
Yuri Gómez
Anita Montenegro
Estelí Reyes
Carola Tello

Coordinación de edición:
Anita Montenegro

Diseño y diagramación:
Annett Bernedo

Impresión:
Tarea Gráfica

Propuesta Ciudadana:
Calle León de la Fuente 110,
Magdalena del Mar, Lima
Teléfonos: 6138313 / 6138314
Telefax: 6138315
www.participaperu.org.pe
propuest@desco.org.pe

Esta publicación es auspiciada por:



Contenido

1. La IIRSA en el contexto de integración sudamericana

- Definición y orientaciones de la IIRSA
- Significado de la IIRSA en el marco de los procesos de integración en la región

2. La IIRSA en el Perú

- Los ejes de integración y desarrollo de la IIRSA en el Perú
- La IIRSA y las oportunidades de integración territorial interna
- Ventajas de la iniciativa para el desarrollo del país

3. El sur peruano y las implicancias de la IIRSA

- Inversiones en los Ejes de la IIRSA que comprometen departamentos del sur
- Vinculación de la IIRSA con la dinámica territorial del sur peruano

4. Lineamientos para la gestión sostenible e inclusiva de la IIRSA en el sur

Los contenidos de este documento son un resumen libre de las siguientes publicaciones del Grupo Propuesta Ciudadana:

2007. SANTA CRUZ, Francisco. La regionalización y el fortalecimiento de las juntas de coordinación interregional. Cuadernos Descentralistas 21. Lima-Perú.

2009. SANTA CRUZ, Francisco. IIRSA y desarrollo territorial en el Perú: el caso de la Interoceánica del sur. Cuadernos Descentralistas 23. Lima-Perú.

2010. GUERRA GARCÍA, Gustavo. La integración territorial en el contexto de la Iniciativa para la Integración de la infraestructura regional sudamericana-IIRSA. Lima-Perú.

I. La IIRSA en el contexto de integración sudamericana

Definición y orientaciones de la IIRSA

La Iniciativa para la integración de la infraestructura regional sudamericana (IIRSA) tiene su origen en la primera Cumbre de Presidentes de América del Sur, realizada en Brasilia, en el año 2000. La IIRSA se define como un proyecto de integración continental que identifica obras de infraestructura de interés bilateral y regional en tres ámbitos:

- a) **Transportes: aéreo, vial, ferroviario y acuático (puertos e hidrovías)**
- b) **Energía: electricidad e hidrocarburos**
- c) **Telecomunicaciones**



La iniciativa tiene como orientación la inserción competitiva, eficiente y equitativa de nuestra región en el contexto de la globalización, identificando los requerimientos de tipo físico, normativo e institucional para la integración física a nivel continental.

El enfoque de desarrollo territorial de la IIRSA se resume en los siguientes aspectos:

a) Integración física

La integración física se concibe como la base del desarrollo territorial continental y una estrategia para enfrentar los desafíos de la globalización. Su realización comporta un desafío para los gobiernos en la planificación de un desarrollo territorial inclusivo, que afiance los procesos de integración interna sobre la base de una adecuada organización del territorio y que se sustente en el reconocimiento de las potencialidades locales y de la realidad geopolítica y geoeconómica del continente.

b) Visión de negocios y desarrollo económico

Concibe el territorio a partir de franjas multinacionales que se conocen como ejes de integración y desarrollo (EID), y concentran los flujos de comercio, actuales y potenciales. En cada EID, la IIRSA busca establecer, a través de grupos de proyectos, un estándar mínimo común de calidad de servicio en relación con la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones, con el fin de apoyar las actividades productivas específicas más importantes. La provisión de estos servicios busca promover el desarrollo de negocios y cadenas productivas con grandes economías de escala a lo largo de estos ejes, bien sea para el consumo interno de la región o bien para la exportación hacia los mercados globales. Estos ejes representan, entonces, una referencia territorial para el desarrollo sostenible amplio de la región.

c) Prioridad al eje de integración este - oeste

En el escenario continental, la prioridad de las articulaciones este-oeste, respecto de las de norte-sur, se evidencia en el destino de las inversiones establecidas por los países sudamericanos en el marco de la Agenda de Implementación Consensuada de la IIRSA, que constituye, en cierta medida, el reflejo de la hegemonía del enfoque de planificación territorial que Brasil exportó como idea principal a toda Sudamérica. En ese sentido, la integración este-oeste está influida por las vocaciones productivas de los territorios brasileños, principalmente de aquellos que están más alejados a los puertos del Atlántico (Amazonas, Acre y Rondonia); y por la proyección de ampliar sus rutas comerciales hacia el Pacífico.

Significado de la IIRSA en el marco de los procesos de integración en la región

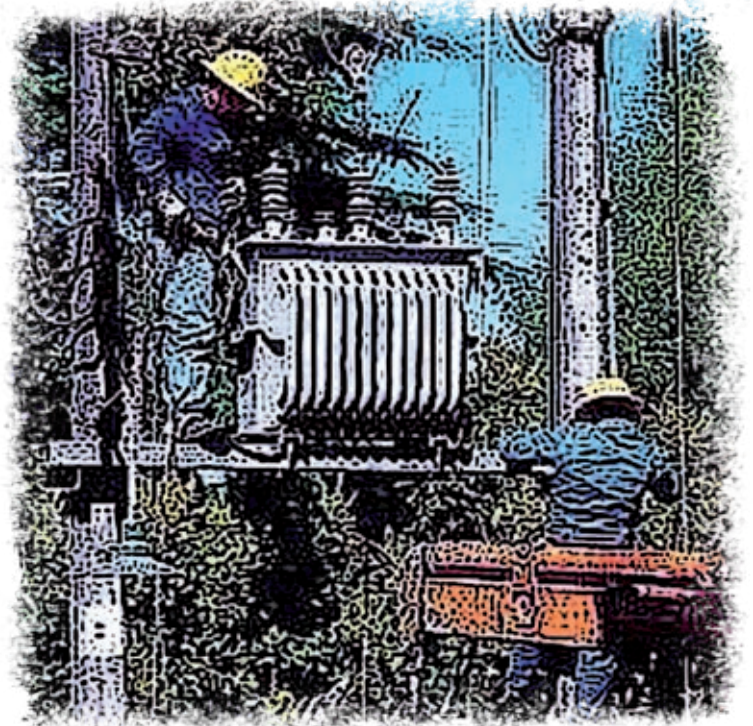
La IIRSA forma parte de la agenda de la Comunidad Sudamericana de Naciones o UNASUR, acuerdo de integración suscrito en el año 2004 y que, por primera vez, incluyó al conjunto de países sudamericanos (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela). En el marco de este acuerdo, y tras el fracaso para lograr procesos de integración comercial más efectivos entre la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y el MERCOSUR, la IIRSA es, actualmente, el proceso de integración que más ha logrado influir en la toma de decisiones sobre políticas públicas de los países y el que más recursos ha movilizado al ser el único caso en el que los doce presidentes sudamericanos mantienen acuerdos operativos para completar corredores de integración.

La IIRSA viene a ser uno de los vínculos más importantes del Perú con la integración en escala continental, ya que, si logra insertarse de modo adecuado en la dinámica que potencialmente abre esta iniciativa, no solamente será capaz de aprovechar sus ventajas, sino que estará preparando las mejores condiciones para su participación en UNASUR. Por ello, resulta fundamental que nuestro país aplique y participe de esa iniciativa con una estrategia global de desarrollo e integración.

Otro valor singular de la IIRSA es proporcionar los mecanismos básicos que concreten esta relación privilegiada con Brasil, la potencia principal de la región, mediante la articulación vial y energética. La relación con Brasil no agota el programa de integración continental, pero constituye para el Perú un eje fundamental.



Foto: Andina



2. IIRSA en el Perú

La IIRSA ha definido diez ejes de integración y desarrollo (EID) que estructuran el espacio continental sudamericano desde una perspectiva geoeconómica, así como desde sus potencialidades y requerimientos de infraestructura física:

1. Eje Andino
2. Eje del Escudo Guyanés
3. Eje Amazonas
4. Eje Perú - Brasil - Bolivia
5. Eje Interoceánico Central
6. Eje de la Hidrovía Paraguay - Paraná
7. Eje Capricornio
8. Eje MERCOSUR - Chile
9. Eje del Sur
10. Eje Andino del Sur



Los ejes de integración y desarrollo de IIRSA en el Perú

Eje Andino

Este conecta los países de la Comunidad Andina de Naciones (CAN): Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Venezuela (actualmente separado de la CAN). Los dos grandes ejes viales que articulan los centros urbanos de estos países son los longitudinales: carretera Panamericana en la costa y carretera Marginal en la selva. Al eje costero se articulan los puertos y aeropuertos principales de los países que lo integran. La cartera de proyectos de este eje identifica ocho grupos de proyectos viales, uno de integración energética y otro de sistemas de comunicaciones.

Eje Amazonas

Éste se halla constituido por una franja territorial con una función de conexión bioceánica y multimodal entre el litoral Pacífico del Perú, Ecuador y Colombia, y el litoral Atlántico de Brasil. Enlaza los puertos de Paita en el norte del Perú, Esmeraldas en Ecuador y Tumaco en Colombia, con los puertos brasileños de Manaus (fluvial sobre el río Amazonas), Belén y Macapá. Los ríos conectores son el Huallaga, el Marañón, el Ucayali y el Amazonas en el Perú; el Putumayo y el Napo en el Ecuador; el Putumayo en Colombia; y el Ica, el Solimoes y el Amazonas en el Brasil. Todo ellos representan, en conjunto, una extensión total de 6.000 kilómetros de cursos navegables. Los siete grupos de proyectos que conforman este eje se relacionan con accesos a hidrovías.

Eje Perú - Brasil - Bolivia

Se trata de una franja territorial transversal que conecta puertos fluviales del oeste brasileño con puertos marítimos del Pacífico sur peruano. El eje abarca siete departamentos del sur del Perú (Arequipa, Moquegua, Tacna, Puno, Cusco, Apurímac y Madre de Dios), dos departamentos del oriente de Bolivia (Beni y Pando) y cuatro estados del noroeste de Brasil (Acre, Rondonia, Amazonas y Mato Grosso). El eje posee en su cartera tres grupos de proyectos, uno de los cuales incluye la carretera Interoceánica del sur del Perú.

Eje Interoceánico Central

Tiene un carácter transversal al conectar la costa del Pacífico sur del Perú y el norte de Chile con la costa sur de Brasil, atravesando casi toda la extensión de Bolivia, el territorio de Paraguay y los estados de Mato Grosso, Paraná, Río de Janeiro y Sao Paulo en Brasil. La cartera de proyectos de este eje se organiza en cinco grupos, uno de los cuales involucra al Perú, al conectar Ilo-Matarani con Desaguadero y La Paz.

La IIRSA y las oportunidades de integración territorial interna

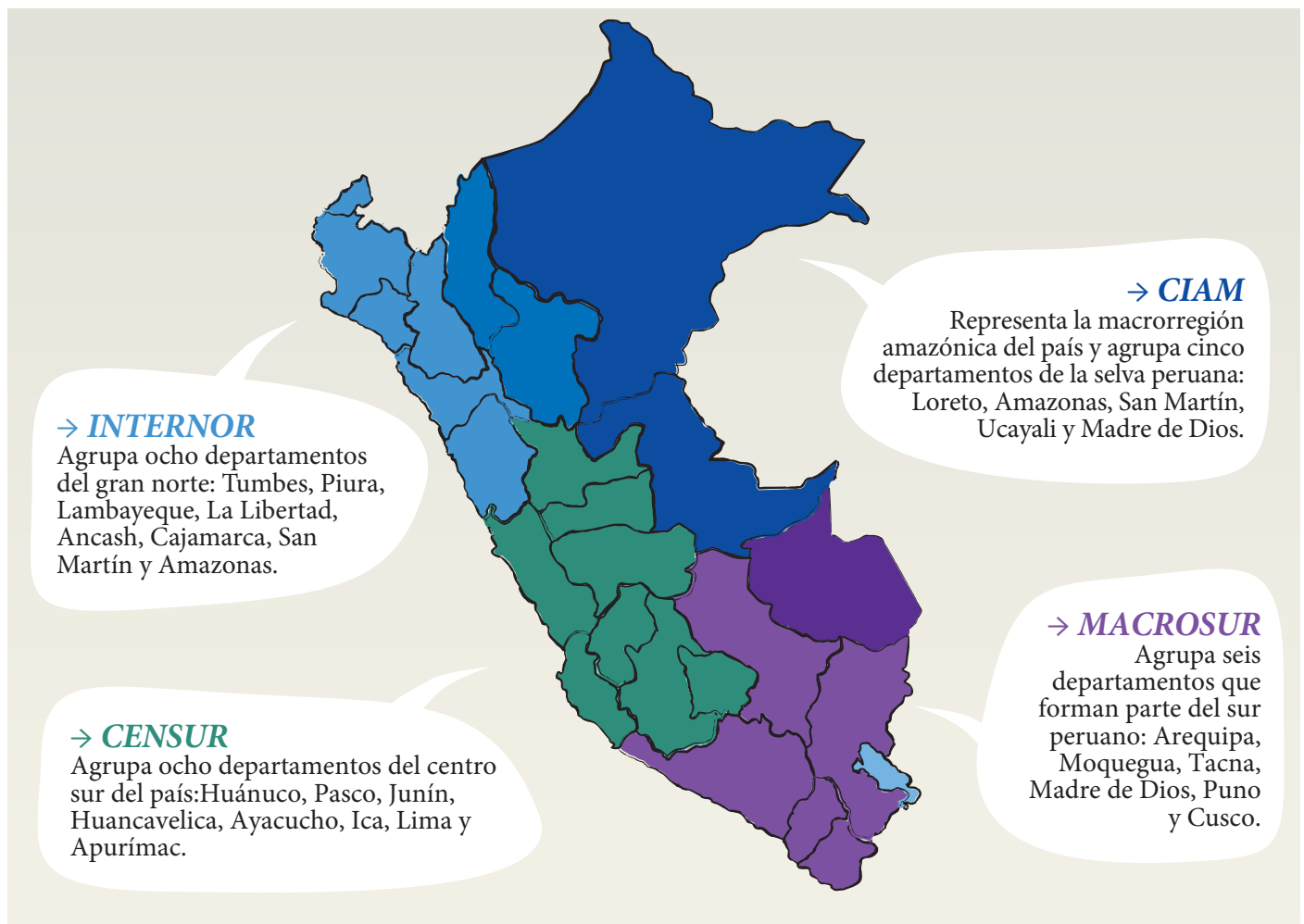
En el suelo peruano, la combinación de factores geográficos, socioeconómicos y demográficos ha dado lugar al desenvolvimiento de una dinámica transversal y una longitudinal, que han sido determinantes en la configuración de los territorios al interior del país.

La dinámica transversal es de especial relevancia para nuestro país, pues se relaciona con la integración territorial de espacios históricamente postergados. Esta importancia se ha visto renovada en el periodo actual por la presencia de la IIRSA en el Perú y su propuesta de desarrollar los ejes transversales norte, centro y sur mediante corredores interoceánicos. Estos tienen la capacidad para combinarse con la natural dinámica longitudinal presente a lo largo de la costa (carretera Panamericana), la sierra y la selva, regiones en las que se proyecta también consolidar vías longitudinales.

En este escenario, la regionalización como parte de la reforma del proceso de descentralización cobra mucha importancia. Desde una perspectiva inclusiva de desarrollo territorial, aquella debe organizar el territorio de modo que asegure la integración socioeconómica y garantice una adecuada provisión de

servicios públicos. La estrategia de la regionalización debe contemplar las potencialidades generadas por las dinámicas geoeconómicas existentes que configuran los grandes espacios del norte, centro y sur del país, así como el papel que jugará nuestro país en el contexto de la integración sudamericana.

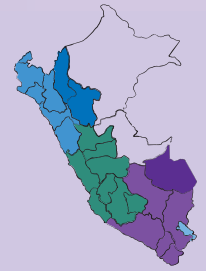
Nuestro modelo constitucional de descentralización apuesta por la conformación de regiones como unidades de desarrollo territorial y de gobierno descentralizado. Mientras se fomenta el tejido económico de los territorios y se preparan las condiciones para constituirlos en regiones políticas, la ley establece que dos o más gobiernos regionales, por iniciativa propia, pueden constituir juntas de coordinación interregional (JCI) para la gestión conjunta de planes y proyectos. Las JCI tienen como objetivo facilitar un proceso gradual, ordenado y sostenible hacia la conformación de regiones (integración de dos o más de los actuales departamentos). El proceso de creación de las actuales JCI coincide con la tendencia a conformar tres grandes macrorregiones en el país que se constituyan en macroterritorios económicos. Las conformadas hasta hoy son las siguientes:



Los cuatro ejes de la IIRSA que comprometen nuestro territorio atraviesan más de un departamento e implican macrodinámicas espaciales longitudinales y transversales. Estas son determinantes para la articulación del proceso de regionalización y la apertura de los nuevos espacios al comercio internacional:

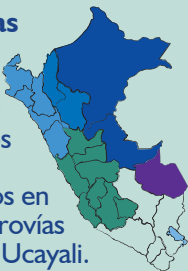
Longitudinal:

→ **El Eje Andino** articula longitudinalmente, de norte a sur, los ámbitos de influencia de la INTERNOR, MACROSUR y CENSUR, así como una porción de CIAM en el norte. La articulación de la costa y de la sierra llega a Colombia y Ecuador. En el lado sur del Eje Andino, las articulaciones pretenden abarcar todos los departamentos andinos de Bolivia y alcanzar el noroeste argentino.



Transversal:

→ **El Eje del Amazonas** articula INTERNOR con CIAM por el norte y CENSUR con CIAM por el sur peruano. En ambos casos, el eje se proyecta hacia la ciudad de Manaus en Brasil, a través de las hidrovías del Huallaga, Marañón y Ucayali.



→ **El Eje Perú - Brasil - Bolivia** articula a MACROSUR con CIAM y se proyecta hacia las ciudades de Río Branco y Porto Velho en Brasil.



→ **El Eje Interoceánico Central** articula a la MACROSUR con Bolivia y se proyecta hacia la ciudad de Cuyabá en Brasil, capital del estado de Mato Grosso.



Ventajas de la iniciativa para el desarrollo del país

✓ **Nuestro país puede aspirar a convertirse en el principal centro logístico de Sudamérica.** El Perú, por su posición central frente a la cuenca del Pacífico, puede convertirse en un nodo de intercambio para el transporte de personas y de carga, y actuar como eslabón que conecta este espacio —en perspectiva, el más dinámico de la economía mundial— y el continente sudamericano.

✓ **Articulación de las macrorregiones peruanas con la gran economía brasileña.** Esta posibilidad se puede hacer realidad mediante el desarrollo y afianzamiento de los corredores interoceánicos del norte, centro y sur, que podrían dar lugar a conexiones intermodales que vinculen las zonas más aisladas de nuestro territorio amazónico.

✓ **Promoción de ventajas y diversidad de la oferta productiva peruana.** Ésta incluye fosfatos en la costa norte; biodiversidad y potencial alimentario y polimetálico en los Andes; productos de la selva alta (café, cacao, maíz, arroz y frutales en general); gas y extraordinaria biodiversidad de la selva baja; potencial de ecoturismo en diferentes pisos, etc.

✓ **Impulso del potencial exportable de las regiones.** Esta posibilidad se puede traducir en generación de

rentas y efectos de eslabonamientos en las economías regionales y locales.

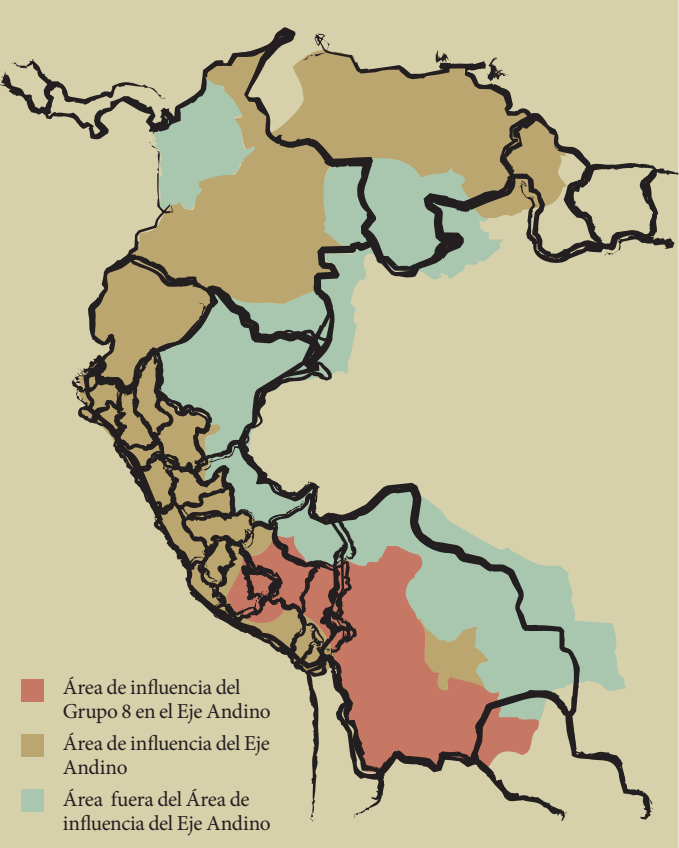
✓ **Consolidación de un marco de relaciones geopolíticas y estratégicas claves para el país.** Se trata de aprovechar plenamente las posibilidades abiertas por los distintos espacios y foros internacionales (en particular, la presencia y participación en el marco político y económico del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico [APEC]), así como el desarrollo de un esquema de relaciones en el ámbito sudamericano, en el que destaca como prioridad la alianza estratégica con Brasil.


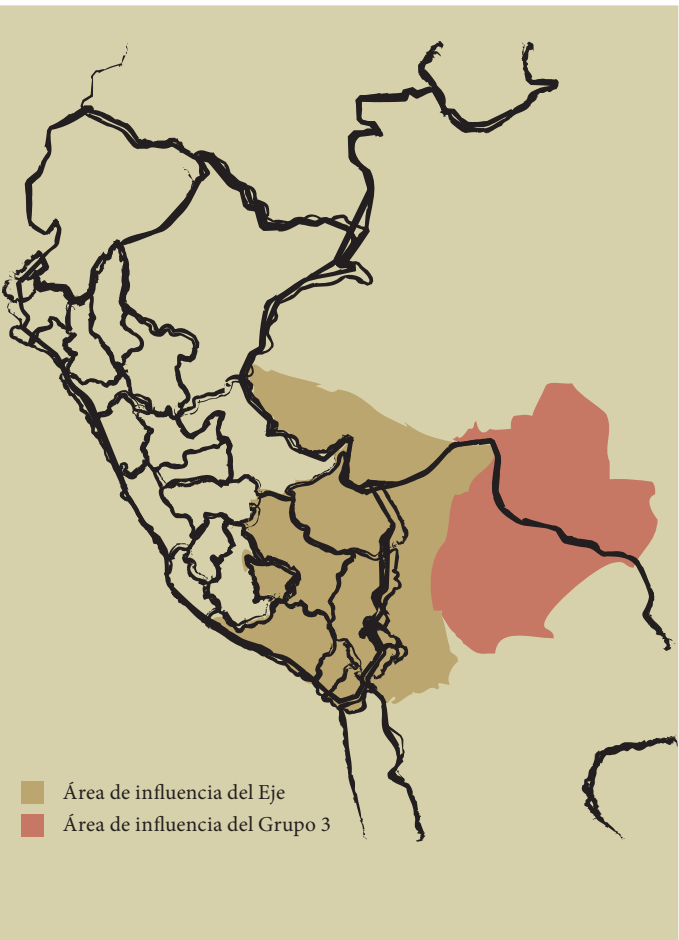



3. El sur peruano y las implicancias de la IIRSA

Inversiones en los Ejes de la IIRSA que comprometen departamentos del sur

El Perú participa en 10 de los 42 grupos de proyectos de la IIRSA. Solo en el sur peruano hay 44 proyectos viales y en energía que forman parte de cuatro grupos de proyectos previstos en los EID de la IIRSA. La inversión aproximada para su implementación en el sur es de 14 millones de dólares. A continuación se presenta la distribución de los proyectos en cada EID y la inversión estimada por cada uno de ellos:

Eje IIRSA	Proyectos	Inversión estimada (millones de US\$)
Eje Andino (7 proyectos) //	Grupo de proyectos N° 8 <i>Conexión Perú - Bolivia</i> (Huancayo - Ayacucho - Tarija - Bermejo)	807,9
 <p> ■ Área de influencia del Grupo 8 en el Eje Andino ■ Área de influencia del Eje Andino ■ Área fuera del Área de influencia del Eje Andino </p>	Centro Binacional de Atención en Frontera-CEBAF Desaguadero	7,5
	Culminación del pavimentado Potosí-Tarija	156,0
	Mejoramiento de la carretera Ayacucho-Abancay	313,5
	Culminación del pavimentado de la carretera Huancayo-Ayacucho	35,6
	Ampliación y rehabilitación de la carretera Juliaca-Desaguadero	94,8
	Construcción de la vía evitamiento de Urcos	2,5
	Construcción de conexión ferroviaria Puno-El Alto	198,0

Eje IIRSA	Proyectos	Inversión estimada (millones de US\$)
Eje Perú-Brasil-Bolivia <i>(16 proyectos) 2/</i>	Grupo de proyectos N° 1 <i>Corredor Porto Velho - Rio Branco - Puerto Assis - Puerto Maldonado - Cusco / Juliaca - puertos del Pacífico</i>	1.526,6
 <p> ■ Área de influencia del Eje ■ Área de influencia del Grupo 1 </p>	Pavimentación de los tramos Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/ Inambari-Cusco Paso de frontera y construcción del CEBAF (Perú-Brasil) Puente sobre el río Acre Mejoramiento del Aeropuerto de Puerto Maldonado Línea de transmisión Puerto Maldonado-frontera con Brasil Línea de transmisión San Gabán-Puerto Maldonado Mejoramiento del aeropuerto de Juliaca Mejoramiento del aeropuerto de Arequipa	1.392,6 N/D 12,0 36,9 N/D N/D 34,8 50,3
 <p> ■ Área de influencia del Eje ■ Área de influencia del Grupo 3 </p>	Grupo de proyectos N° 3 <i>Corredor fluvial Madeira - Madre de Dios - Beni</i>	10.400,0
	Navegación del río Madeira entre Porto Velho y Guajará-Mirim Hidroeléctrica Cachuela-Esperanza (río Madre de Dios- Bolivia) Hidrovía Ichilo-Mamoré Navegabilidad del río Beni Hidrovía Madre de Dios y puerto fluvial Complejo hidroeléctrico del río Madeira (hidroeléctricas de Santo Antonio [3.326 MW] y Jirau [3.168 MW]) Hidroeléctrica Binacional Bolivia-Brasil Líneas de Transmisión entre las dos centrales hidroeléctricas del río Madeira y el sistema central	N/D 1.200,0 0,0 N/D N/D 6.200,0 2.000,0 1,000.0

Eje IIRSA	Proyectos	Inversión estimada (millones de US\$)
Eje Interoceánico Central (21 proyectos) 3/	Grupo de proyectos N° 8 <i>Conexiones del eje al Pacífico: Ilo/Matarani-Desaguadero-La Paz+Arica-La Paz/Iquique-Oruro-Cochabamba-Santa Cruz</i>	1.695,9
 <p>■ Área de influencia del Eje</p> <p>Fuente: IIRSA 2009. Elaboración propia. http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos PDF/lb09_completo_baja.pdf 1/Pág. 82; 2/Pág.234 y 237; 3/. Pág. 197</p>	Rehabilitación del Tramo El Sillar	120,0
	Carretera Toledo-Pisiga	92,0
	Paso de frontera Pisiga-Colchane	2,0
	Concesión del aeropuerto de Arica	10,0
	Mejoramiento del puerto de Arica	50,0
	Rehabilitación de la carretera Iquique-Colchane	29,0
	Ferrovía Aiquile-Santa Cruz	700,0
	Pavimentación de la carretera antigua Santa Cruz-Cochabamba	N/D
	Rehabilitación del puente de la Amistad (puente Eisenhower)	3,0
	Rehabilitación de varios tramos de la carretera Arica-Tambo Quemado (tramo chileno)	50,0
	Pavimentación de tramos de Tacna-Candarave-Desvío Humajalzo/Tarata-Capazo-Mazocruz	80,0
	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Camaná-Matarani-Ilo	97,0
	Mejoramiento del aeropuerto de Ilo	4,3
	Modernización del puerto de Ilo	100,0
	Mejoramiento del puerto de Matarani	35,0
	Mejoramiento del puerto de Iquique	25,0
	Rehabilitación y concesión del ferrocarril Arica-La Paz (tramochileno)	26,0
	Mejoramiento del aeropuerto de Tacna	51,5
Concesión del aeropuerto de Iquique	4,6	
Plataforma logística en Arequipa (Zona de distribución)	33,5	
Construcción de doble vía concesionada Diego Aracena-Iquique	183,0	

Vinculación de la IIRSA con la dinámica territorial del sur peruano

El Eje Perú-Brasil-Bolivia de la IIRSA reviste una especial repercusión en el sur del país por las siguientes razones:

✓ **Articula un gran espacio o macroterritorio con capacidad de irradiar influencia hacia Bolivia y el norte de Chile.** En lo geopolítico, consolida en la región un contrapeso político y económico a la presencia y presiones que provienen de Chile, que se expresan en diversos dominios que inciden sobre el sur del Perú y Bolivia. Este hecho implica ampliar las relaciones

económicas y comerciales con el oeste de Brasil y Bolivia, aprovechando la conexión del sur del Perú con el noroeste brasileño que proporciona la IIRSA.

✓ **Conecta la cuenca del lago Titicaca (compartida por Perú y Bolivia) con la cuenca amazónica del sur.** Esta conexión supone establecer, entre ambos espacios territoriales, importantes complementariedades de pisos ecológicos y vocaciones productivas en beneficio de las regiones involucradas del Perú, Brasil y Bolivia.

✓ **Es una oportunidad para el desarrollo del potencial turístico.** Los ejes de la IIRSA en el sur se intersecan con el circuito turístico del sur peruano, cuyo enorme potencial de crecimiento, basado en recursos culturales, históricos y ecológicos, se ha visto reforzado por la promoción e impulso mundial del polo turístico de Machu Picchu-Cusco y su articulación con los atractivos turísticos de Nazca, Puno, Arequipa y el Parque Nacional del Manu.

✓ **Complementa y refuerza el eje energético creado en el Perú por el yacimiento de gas en Camisea (Cusco).** La IIRSA significa una oportunidad para potenciar el ramal sur de este eje gasífero, orientado a los departamentos de Cusco, Puno, Arequipa y Moquegua. Por otra parte, mejora las posibilidades y la rentabilidad de la salida del gas boliviano por la ruta del puerto de Ilo. Si se concretase esta posibilidad, se reforzaría la integración territorial, productiva y económica entre el sur del Perú y Bolivia.



Foto: Stuart Starrs

✓ **Dinamiza las capacidades logísticas del sur y, en especial, las de la metrópoli de Arequipa.** Esta especial condición, más la cercanía del par portuario Matarani-Ilo, configura una evidente disposición para convertir las capacidades logísticas en una de las principales ventajas competitivas del sur peruano frente a los requerimientos de oeste brasileño y de Bolivia, que buscará compensar su enclaustramiento geográfico.

✓ **Constituye una opción de salida para el comercio brasileño, principalmente de la enorme producción de soya hacia la cuenca del Pacífico.** No obstante esta posibilidad, se impone la elaboración de un estudio y balance actualizado de las opciones que se le ofrecen a Brasil para el tránsito de su producción hacia el Asia-Pacífico, principalmente el eje del Madeira-Amazonas; los ejes por el norte, centro y sur del Perú; y el eje que conecta Santos con Bolivia y el norte chileno.

✓ **Atraviesa espacios con características ecológicas excepcionales y de alta fragilidad.** Este hecho obliga a un planeamiento cuidadoso de los impactos y la dinámica potencial inducida por la carretera interoceánica del sur. Asimismo, es necesario asegurar la protección de los derechos de las etnias que tienen allí su residencia.

✓ **Incidirá sobre un macroespacio de alta concentración de pobreza, ruptura sociopolítica y presencia histórica quechua y aimara.** Que todo ello represente una mayor equidad e inclusión territorial y social en beneficio de las poblaciones surperuanas dependerá del enfoque general de desarrollo; de las políticas y los campos de intervención que se apliquen; así como de las propuestas de integración de la infraestructura planteadas por la IIRSA.



Foto: Jaime Montes

4. Lineamientos para la gestión sostenible e inclusiva de la IIRSA en el sur

A continuación se proponen algunas líneas para la intervención de los gobiernos regionales del sur del Perú. Estas se orientan a complementar los programas y acciones propuestos por la IIRSA para aprovechar sus beneficios.

Lineamientos técnicos metodológicos para la acción de los gobiernos regionales en la IIRSA:

Gestión de la infraestructura económica como factor de desarrollo territorial

- Promover la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura económica como factor de desarrollo territorial e integración interna de la región.
- Aplicar los criterios de complementariedad intersectorial existentes en vialidad, electrificación, telecomunicaciones, saneamiento y riego; así como externalidades y economías de escala para el desarrollo de la infraestructura económica regional.



Foto: Stuart Starrs

Caracterización global del territorio de la macrorregión y de los departamentos del sur

- Identificar los grandes rubros de recursos y potencialidades existentes partiendo del Eje Perú-Brasil-Bolivia, que definió la IIRSA y abarca el macroespacio del sur.
- Continuar con la caracterización económica, social y ambiental de los territorios regionales o departamentos que se identifiquen como áreas de influencia de la IIRSA en el sur: Arequipa, Moquegua, Tacna, Puno, Cusco, Apurímac y Madre de Dios.
- La caracterización y el modelo de intervención que articule proyectos de infraestructura en los espacios amazónicos (especialmente en Madre de Dios) debe poner énfasis a la gestión socioambiental del territorio.
- Identificar y caracterizar las relaciones interdepartamentales en el sur y la dinámica territorial de la macrorregión sur como un todo, dando cuenta de los corredores económicos departamental ese interdepartamentales, y las funciones con que contribuyen al desarrollo territorial: (i) de articulación productiva y (ii) de impulso al dinamismo comercial en escala regional, nacional e internacional.

Identificación de los ejes viales de segundo y tercer orden en el sur peruano, y análisis de su impacto en el desarrollo del sur

- Identificar en el ámbito de la región el estado de la infraestructura vial de conexión local interna (eje de tercer orden o red vecinal), la infraestructura construida para la articulación regional (eje de segundo orden: red departamental y algunos tramos de la red nacional vial) y la infraestructura con capacidad de articulación externa con otros países (ejes de primer orden en el marco de la IIRSA).
- Hacer uso de los inventarios viales georreferenciados, elaborados con el apoyo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). A los gobiernos que carecen de esta herramienta se les debería otorgar la máxima prioridad en la elaboración del inventario vial con metodología y procedimientos estandarizados del MTC.
- En los ejes viales complementarios de segundo y tercer orden identificados en cada ámbito departamental, es necesario realizar el análisis de área de influencia con el fin de determinar paquetes de proyectos de infraestructura económica y oportunidades de inversión productiva.
- Analizar las oportunidades de mercado y establecer una visión de negocios que se corresponda a los recursos y potencialidades identificados en las áreas de influencia.
- Identificar las restricciones que impidan el pleno aprovechamiento de las potencialidades y oportunidades del mercado.



Foto: Stuart Stairs



Foto: Jaime Montes



Articulación, programación y financiamiento de proyectos de infraestructura económica

- Identificar y priorizar una cartera de proyectos de alcance regional y macrorregional, principalmente en vialidad, electrificación y telecomunicaciones, que atiendan las potencialidades identificadas.
- Articular los proyectos en paquetes organizados funcional y territorialmente para desarrollar cadenas productivas y logísticas, así como para potenciar la eficiencia de las inversiones, de modo que sedé a los corredores económicos regionales un tratamiento que no se reduzca al de rutas para canalizar los flujos comerciales, sino que los convierta en efectivos ejes de desarrollo territorial complementarios al gran eje vial interoceánico del sur de la IIRSA.
- Orientar el financiamiento de la cartera de proyectos identificada, a partir del análisis de las áreas de influencia de los ejes viales complementarios a la IIRSA, hacia el Fondo Intergubernamental de Descentralización (FIDE), el Fondo de Inversiones Regionales y Locales, administrados por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), y los recursos derivados del canon y las regalías en manos de los gobiernos regionales.

Coordinación y relaciones intergubernamentales en el marco de la IIRSA

- Los gobiernos regionales del sur (y del resto del país) deben conducir sus esfuerzos a conformar, en el marco de la IIRSA Perú, un foro de coordinación intergubernamental entre el gobierno nacional y los gobiernos regionales similar al Foro de Coordinación entre Estados existente en la IIRSA global. Este foro sería el principal espacio de coordinación de políticas, programas y proyectos relativos al desarrollo de la infraestructura económica de escala macrorregional y departamental para potenciar los beneficios y mitigar los impactos de los proyectos de inversión.
- Para el adecuado funcionamiento del foro de coordinación intergubernamental, es necesario establecer una instancia de alto nivel con participación del presidente del Consejo de Ministros y los ministros de Transportes y Comunicaciones y de Energías y Minas, y los presidentes regionales involucrados en los ejes de la IIRSA. Adicionalmente, se debe establecer una secretaría técnica integrada por representantes de estos ministerios y de los respectivos gobiernos regionales.

Caracterización global del territorio de la macrorregión y de los departamentos del sur

- Identificar los grandes rubros de recursos y potencialidades existentes partiendo del Eje Perú-Brasil-Bolivia, que definió la IIRSA y abarca el macroespacio del sur.
- Continuar con la caracterización económica, social y ambiental de los territorios regionales o departamentos que se identifiquen como áreas de influencia de la IIRSA en el sur: Arequipa, Moquegua, Tacna, Puno, Cusco, Apurímac y Madre de Dios.
- La caracterización y el modelo de intervención que articule proyectos de infraestructura en los espacios amazónicos (especialmente en Madre de Dios) debe poner énfasis a la gestión socioambiental del territorio.
- Identificar y caracterizar las relaciones interdepartamentales en el sur y la dinámica territorial de la macrorregión sur como un todo, dando cuenta de los corredores económicos departamental e interdepartamentales, y las funciones con que contribuyen al desarrollo territorial: (i) de articulación productiva y (ii) de impulso al dinamismo comercial en escala regional, nacional e internacional.

Coordinación horizontal entre los gobiernos regionales involucrados en la IIRSA sur

- Los gobiernos regionales del sur deben establecer un espacio de coordinación horizontal formalizado y lo deben hacer a través de la creación de una comisión de la IIRSA sur de alto nivel, que comprometa a los presidentes regionales y tenga capacidad de producir acuerdos entre los departamentos para la elaboración y ejecución de políticas de desarrollo territorial, el ejercicio conjunto de la planificación territorial de la infraestructura económica y la gestión compartida y complementaria de proyectos de inversión en el marco de la IIRSA.
- Este espacio debe constituir el eslabón intermedio entre la coordinación intergubernamental con el gobierno nacional (y las autoridades de los países vecinos) y las iniciativas de coordinación surgidas desde la sociedad civil en torno a la IIRSA.
- Se hace necesario institucionalizar un marco estable de coordinación de las gerencias generales de los gobiernos regionales. Desde allí será posible convocar a otras gerencias de los departamentos del sur con un papel decisivo en la gestión de la IIRSA para un trabajo conjunto y coordinado según las necesidades planteadas:
 - Gerencias de planificación y presupuesto.** Se requiere, en primer término, estandarizar metodologías y procedimientos del planeamiento territorial de las áreas de influencia y de identificación de potencialidades y proyectos de infraestructura. Otro asunto que debe ser desarrollado a partir de las perspectivas abiertas por el eje interoceánico del sur es el ejercicio de la prospectiva territorial y tecnológica como instrumento del planeamiento estratégico de largo plazo. En esa línea, es necesario avanzar hacia la conformación de un Centro de Planeamiento Estratégico Regional (CEPLAR).
 - Gerencias de infraestructura.** Como instancias ejecutoras de proyectos requieren complementar su programación y acciones para aprovechar externalidades, manejar el concepto de redes y gestionar

proyectos conjuntos con uso de economías de escala.

Gerencias de recursos naturales y gestión ambiental. Reviste una importancia decisiva para, en primer término, enfrentar de manera conjunta los pasivos ambientales y mitigar los impactos que supone la construcción y funcionamiento de las carreteras. Más allá de esta importante labor, se trata también de potenciar las capacidades de los gobiernos regionales para el ordenamiento territorial, la zonificación ecológica económica y la gestión de áreas protegidas regionales en el marco de la IIRSA sur. Una tarea específica es el balance de lo actuado y la intervención conjunta en el Programa de Prevención CAF-INRENA, cuyos resultados y formas de gestión han merecido diversos cuestionamientos.

Foto: Stuart Stairs



Arreglos institucionales «hacia adentro» de los gobiernos regionales

- Reforzar las capacidades de planeamiento y gestión de la infraestructura vial y económica, sobre todo de las gerencias generales y de las de planeamiento y presupuesto.
- Crear, en cada gobierno regional del sur, una unidad especializada en formulación y ejecución articulada y multisectorial de proyectos de inversión en infraestructura económica (vialidad, electrificación, comunicaciones, riego y saneamiento), rompiendo el actual esquema sectorizado. Su funcionamiento implicaría que las actuales gerencias de infraestructura pasen a ser órganos técnico-normativos, que absorberían a las actuales direcciones regionales de transporte y energía.

Coordinación con los gobiernos locales

- En el marco de las áreas de influencia de la carretera interoceánica del sur y sobre la base de la institucionalidad local existente, se debe otorgar a las provincias el tratamiento de unidades básicas de planeamiento territorial, particularmente en relación con los institutos viales provinciales creados por el MTC para la descentralización de la gestión de los caminos vecinales.
- Institucionalizar la coordinación con las municipalidades provinciales y distritales respecto de las acciones de intervención en los ejes viales de segundo y tercer orden (caminos departamentales y vecinales), considerando lo establecido en los correspondientes planes viales departamentales y provinciales.
- Involucrar a las municipalidades provinciales en los procesos de identificación de potencialidades productivas y oportunidades de mercado en sus respectivos ámbitos territoriales, como parte del proceso global de planeamiento del desarrollo de las áreas del proyecto vial interoceánico.

Coordinación en la esfera de la sociedad civil del sur

- Apoyar y potenciar las instancias de participación de la sociedad civil en las acciones vinculadas al planeamiento del desarrollo y mitigación de riesgos asociados al proyecto vial interoceánico del sur.
- Favorecer y potenciar la presencia de las organizaciones de la sociedad civil en el programa gubernamental de mitigación CAF-INRENA.
- Activar el funcionamiento de los Consejos de Coordinación Regional como canales de participación y diálogo con los representantes de la sociedad civil en torno de los problemas y tareas planteadas por el desarrollo de la interoceánica.

GRUPO
Propuesta
CIUDADANA

