

**Editorial:**

## La integración incompleta

**D**e primera impresión puede parecer muy propicia la ambiciosa iniciativa de Integración de la Infraestructura de la Región Sudamericana (IIRSA) que un grupo de funcionarios de los países sudamericanos vienen coordinando desde el año 2000. Esta iniciativa está cimentada en grandes proyectos de infraestructura en transporte, energía y telecomunicaciones para integrar los doce países sudamericanos. Según sus promotores, IIRSA representa uno de los pasos más importantes para lograr el desarrollo sudamericano a través del intercambio comercial.

El funcionamiento de IIRSA ha sido impulsado en gran parte por las Instituciones Financieras Internacionales (IFIs), interesadas en la puesta en marcha de sus proyectos. Por ejemplo, el BID aprobó un fondo de garantías por 20 millones de dólares para asistencia técnica, lo propio hizo la CAF que financiará la concesión de las carreteras, puertos y aeropuertos peruanos. El Banco Mundial (BM), que no parecía estar comprometido con la iniciativa, ya ha oficializado en junio de este año su participación como otro organismo multilateral impulsor de la iniciativa.

Hay una propuesta de integración y los recursos están dispuestos y serán asumidos por todos los ciudadanos. Sin embargo, se oyen voces que ponen en debate las implicancias políticas, económicas, sociales, culturales y ambientales de esta iniciativa considerando los contextos nacionales. En el Perú, por ejemplo, los impactos socioambientales que generarían algunos proyectos de infraestructura, como la construcción de gasoductos y carreteras serían inevitables al surcar zonas de alta diversidad cultural y biológica como la amazonía.

Lamentablemente, los encargados de IIRSA en el Perú, como en los demás países sudamericanos, no realizan esfuerzos significativos para involucrar a más ciudadanos en el debate sobre la integración sudamericana.

Con el afán de incentivar a nuestros lectores a conocer más sobre las implicancias de IIRSA en nuestro país y la participación de las IFIs, a continuación hacemos un somero recuento del contexto actual y una descripción de los proyectos que están en marcha dentro de esta iniciativa. Para mayor información les recomendamos contactar con los funcionarios de su gobierno regional.

## IFIS: Instituciones Financieras Internacionales

**L**as Instituciones Financieras Internacionales (IFIs) son organizaciones que prestan dinero a los países para la ejecución de proyectos de desarrollo y otras operaciones.

Las IFIs definen la agenda de desarrollo para América Latina, Asia, África y Europa del Este. Estas instituciones son el Banco Mundial (BM), el Banco de Desarrollo Asiático (BDA), el Banco Europeo para Reconstrucción y Desarrollo (BERD), el Banco de Inversión Europeo (BIE), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y las Agencias de Créditos de Exportación (ACE).

Las IFIs usan dinero público para emprender y financiar inversiones en los países en vías de desarrollo. La misión de estas instituciones es el alivio de la pobreza. Sin embargo muchos préstamos de las IFIs han causado graves problemas ambientales y sociales.

Fuente: [www.foei.org](http://www.foei.org)



**Informe sobre impactos de la Carretera Rio Branco-Puerto Maldonado-Ilo**

El ingeniero agrónomo peruano, Marc Dourojeanni, realizó el informe titulado “Impactos socioambientales probables de la Carretera Rio Branco-Puerto Maldonado-Ilo y la capacidad de respuesta del Perú”. En este trabajo, Dourojeanni señala que la ejecución de dicho proyecto en un área tan sensible como la amazonia puede producir impactos ambientales tales como: deforestación, riesgo de incendios forestales, erosión de suelos, pérdida de biodiversidad, entre otros. También preocupantes impactos sociales, como: invasión de tierras indígenas, desplazamiento de población, facilitación de tráfico de drogas.

Estos riesgos serían más graves en nuestro país debido a la limitada capacidad del Perú de responder a estos impactos, en términos legales e institucionales, en relación a lo que Brasil viene aplicando en el mismo eje de desarrollo. Sin embargo, el informe admite que, a pesar de las dificultades, se ha tomado la decisión unánime e irrevocable de gobiernos y pueblos de realizar la carretera. Por lo tanto, una recomendación posible sería hacer esfuerzos para nivelar las capacidades institucionales ambientales de ambos países, mediante la adopción del Perú de algunas de las medidas que han dado buenos resultados en el Brasil, en especial, la adopción de políticas y

programas de desarrollo sustentable equivalentes a las que está aplicando el vecino Estado de Acre.

Otra recomendación importante es organizar entre Brasil y Perú, mecanismos de cooperación bilateral que apunten específicamente a la coordinación y nivelación de estrategias de desarrollo sustentable, de conservación de los recursos naturales y de protección del medio ambiente.

**CONTENIDO**

Editorial.....1

IIRSA: Principios básicos..... 3

Inquietudes de la Sociedad Civil frente a IIRSA ..... 5

IIRSA en debate..... 6

Entrevista: “Lo que existe se integra, lo que no existe se crea” .....8

Proyectos peruanos en el marco de IIRSA.....9

# IIRSA: Principios básicos

*“IIRSA es una iniciativa de integración física sudamericana que incluye proyectos de transporte, telecomunicaciones, mercados energéticos, desarrollo económico y comercial”*



Mapa de los Ejes de Integración y Desarrollo de IIRSA.

La Integración de la Infraestructura de la Región Sudamericana (IIRSA) es una iniciativa acordada durante la Cumbre de Presidentes en septiembre del 2000 en Brasilia que está siendo coordinada por los gobiernos de los doce países sudamericanos con el apoyo técnico de tres bancos multilaterales de desarrollo: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

Incluye proyectos de transporte, telecomunicaciones, mercados energéticos, desarrollo económico y comercial. Ya han sido identificados

cerca de 300 proyectos de inversión en estos sectores y se han realizado 189 estudios de factibilidad.

Está orientada a tres objetivos:

- Incrementar el comercio intra-regional y mundial.
- Crear zonas económicas en torno a los ejes y facilitar la integración de cadenas productivas para el comercio hacia los grandes mercados del mundo.
- Contribuir al desarrollo sostenible, desarrollar espacios aislados integrando a los mercados regionales y mundiales.

El desarrollo de los proyectos en el marco de IIRSA se desarrollan bajo dos enfoques: **Ejes de Integración y Desarrollo** y **Procesos Sectoriales de Integración**.

Los **Ejes de Integración y Desarrollo** delimitan áreas geográficas del continente que trascienden las fronteras de los países. Fueron definidos basándose en los flujos actuales y potenciales de concentración económica y son los instrumentos fundamentales de la iniciativa para lograr sus objetivos de desarrollo. Diez son los ejes de integración: Eje Andino, Eje Andino del Sur, Eje del Amazonas, Eje de Capricornio, Eje del Escudo Guayanés, Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Eje del Sur, Eje

Interoceánico Central, Eje MERCOSUR-Chile, Eje Perú-Brasil-Bolivia. (ver mapa).

Los **Procesos Sectoriales de Integración** se diseñaron para armonizar los marcos regulatorios de los doce países, por ejemplo, modificaciones en las políticas de fronteras puede agilizar el transporte de bienes entre países. Los Procesos Sectoriales de Integración son Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales, Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones, Sistemas Operativos de Transporte Aéreo, Sistemas Operativos de Transporte Marítimo, Sistemas Operativos de Transporte Multimodal, Instrumentos de Financiamiento y Pasos de Frontera.

IIRSA como iniciativa a largo plazo, se estructura en torno a tres instancias de toma de decisiones:

- Comité de Dirección Ejecutiva (CDE), compuesto por funcionarios públicos de alto nivel de cada país.
- Comité de Coordinación Técnica (CCT), conformada por los tres bancos de desarrollo (CAF, FONPLATA, BID).
- Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE), compuesto por funcionarios públicos y expertos de cada gobierno. Existen para cada eje de integración.

#### Más información sobre IIRSA:

[www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)  
[www.bicusa.org](http://www.bicusa.org)  
[www.amazonalliance.org](http://www.amazonalliance.org)

## ¿Has oído hablar de IIRSA?

Representantes de organizaciones de Arequipa opinan acerca de



**Yaneth Pacheco**  
Coordinadora del  
Colectivo de ONGs  
(Arequipa)

*Conozco la iniciativa desde hace tres años cuando tuve una invitación del grupo de sociedad civil del BID. Allí se presentó la propuesta del IIRSA. En términos generales, conozco sobre la red de carreteras que se está construyendo en los países de Latinoamérica. Me parece formidable la posibilidad de poder ampliar las fronteras de los países de cara a construir un mercado común. No hay posibilidad de generar economías de escala sin tener mercados más grandes.*



**Leandro Castañeda**  
Presidente de la  
Asociación de  
Organizadores  
Populares y Pueblos  
Jóvenes de Arequipa  
(AUPA)

*Pienso que IIRSA sería una iniciativa de integración necesaria para los países sudamericanos. Sin embargo, debería haber más apoyo entre las partes para los países que estamos en el subdesarrollo.*

*Espero que sea realmente beneficioso para el Perú. He escuchado que será Brasil el principal beneficiado, un país que nos lleva la delantera. En el Perú no hay fabricas, no hay empresas. En tiempos de Fujimori se liquidaron empresas y puede que por eso quienes vayan a sacar provecho sean los países en vías de desarrollo como el Brasil.*



**Germán Freyre**  
Presidente de la  
Cámara de Comercio  
de Arequipa

*He escuchado hablar sobre la integración sudamericana, es un tema sumamente importante y que será de mucha repercusión en el mundo. Hoy por hoy estamos afrontando la globalización que, desde el punto de vista estratégico, se está manejando por bloques. Es fundamental que, geográficamente y políticamente, América se una en un todo para poder hacer frente a esos bloques, tanto en un nivel comercial como político. Y para eso la infraestructura, los puentes aéreos, son fundamentales.*

*Yo creo que al bloque sur le compete generar un flanco de exportación para un mercado más grande, como es Bolivia, el norte de Chile y el norte del Brasil. Por eso es fundamental tener una carretera que permita estrechar estos lazos e intercambiar cultural y comercialmente. Ambas regiones son pobres, tanto Perú como Brasil, no es una integración entre un grande y un pequeño.*

# Inquietudes de la Sociedad Civil frente a IIRSA

**D**esde su aparición, diversas organizaciones de la sociedad civil en la región han señalado serios cuestionamientos sectoriales e integrales a los planes de IIRSA. Veamos algunos argumentos que sustentan las principales críticas a IIRSA.

## **IIRSA: ¿contribuirá al alivio de la pobreza?**

IIRSA es una iniciativa dirigida especialmente a incrementar la inversión en proyectos de infraestructura a gran escala. La experiencia muestra que en las comunidades donde tienen lugar los proyectos y su entorno frecuentemente no se benefician de la inversión. Ya ha sido suficientemente demostrado que para reducir la pobreza no basta un mayor crecimiento económico (*Extractive Industries Review, Banco Mundial 2003*). Las estrategias que garanticen un propósito de lucha contra la pobreza tienen que ser declaradas y debatidas públicamente antes que las IFIS decidan participar o no en las mismas. Y esto hasta ahora no se ha concretado.

## **Impactos sociales y ambientales de los proyectos**

Los proyectos de infraestructura a gran escala (oleoductos, gasoductos, represas, carreteras, etc.) como los incluidos en IIRSA, han tenido históricamente considerables impactos negativos en las comunidades locales, en sus economías y en el ambiente. Ello se debe, entre otras causas, a la ausencia de un enfoque sostenible que determine suficientes normas ambientales y sociales, y, por supuesto, a la relativa o mínima participación ciudadana en los megaproyectos. En consecuencia, se da una falta de capacidad y compromiso político de los gobiernos para cumplir con las normas y faltan procesos independientes de evaluación y seguimiento a los proyectos.

## **Falta de participación de la sociedad civil**

Las organizaciones de la sociedad civil han sido excluidas de su participación en IIRSA desde su inicio ante la carencia de un mecanismo formal para promover la participación de la sociedad civil en la identificación de proyectos, su evaluación y ejecución. Se recomienda difundir información de calidad previamente a la ejecución de los proyectos de IIRSA, la exposición de contratos y rendición de cuentas sistemática a los parlamentos y la sociedad civil.

## **Transparencia deficiente**

A pesar de haber transcurrido 4 años desde que fue acordada, la página web oficial de la IIRSA no muestra información actualizada. Los encargados de distribuir la información y promover la participación de la sociedad civil son los bancos que conforman el Comité de Coordinación Técnica. Hoy, muchos parlamentarios conocen sólo parte de la complejidad de IIRSA y lo mismo sucede con la propia dirigencia del sector privado social y económico empresarial de la pequeña y mediana empresa. En el Perú, los proyectos de infraestructura aprobados por IIRSA son presentados públicamente como acciones aisladas.

**“Las críticas se dirigen a temas como falta de transparencia, equidad, respeto a la diversidad cultural, contribución real de los megaproyectos al alivio de la pobreza, entre otros”**



# IIRSA en debate

La iniciativa de Integración de la Región Sudamericana no ha propiciado un debate democrático durante los cuatro años de su existencia en la región. “Solo ha habido un debate inicial sobre las implicancias de IIRSA para el desarrollo”, dijo Carlos Abanto, coordinador de Asociación Civil Labor.

La escasez de debates políticos, investigación y transparencia ha significado que los impactos sociales y ambientales de la IIRSA y sus efectos en el desarrollo del continente no sean claros. Mientras tanto los impulsores de la IIRSA continúan en su búsqueda por Europa de posibles fuentes financieras.

“Es interesante ver cómo los gobiernos latinoamericanos presentan IIRSA a la Unión Europea como algo listo para empezar”, afirmó Nicole Walshe de la ONG ambientalista Both Ends de Holanda.



Manifestaciones en el Foro Social Mundial 2005 en Porto Alegre (Brasil).

## **Evaluar los Impactos ambientales es complicado**

El alcance de la iniciativa IIRSA hace de su evaluación un reto. “No está claro qué estándares deberían usarse en los proyectos. ¿Existen políticas ambientales y sociales para una iniciativa tan grande como esta?” señaló Carlos Abanto.

En una reciente visita por Europa, el presidente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Enrique Iglesias, comentó sobre los estándares sociales y ambientales del BID. “El involucramiento del Banco será muy favorable para la IIRSA”, señaló.

Desafortunadamente, hasta el momento, parece que todos los proyectos relacionados a IIRSA se regirán por los estándares ambientales y sociales de cada país, lo que se convertirá en un problema, porque algunos países tienen normas ambientales débiles; por ejemplo, los requisitos peruanos para la construcción de carreteras. En general, el BID parece reticente a responsabilizarse en evaluar los impactos de los proyectos o usar su poder para presionar en el uso de estándares más estrictos de los que poseen los países.

Puesto así, los proyectos de infraestructura que traspasan fronteras pueden generar una situación especial, siendo beneficioso para un país y problemático para el otro, pudiendo al mismo tiempo, favorecer la corrupción al no poder identificarse al responsable final. Esto se hace más crítico en el caso de los impactos ambientales y sociales de largo alcance y de alta magnitud.

## **¿De quién es el desarrollo?**

En el Perú, los pueblos indígenas necesitan especial atención de parte de IIRSA. Sus opiniones deben ser tomadas en cuenta seriamente antes de

***“Una opción para mejorar IIRSA sería formar un Comité Multiactores. Este espacio uniría representantes del gobierno, las ONG’s, el sector privado y, lo más importante, las organizaciones de las áreas afectadas”***

internacional de insumos naturales con bajo valor agregado localmente lo que nos lleva a incrementar la histórica concentración de ingresos en pocas manos, tal como sucede en nuestra región” menciona Carlos Tautz de la ONG brasileña Ibase (Instituto Brasileiro de Análises Sociais Económicas), ellos manifiestan el temor de que los viejos proyectos de infraestructura basados en concepciones de desarrollo caducas, se retomarán y serán incluidos en la agenda, ya que, al parecer, se cuenta con financiamiento del exterior para estos proyectos.



### Mejorando IIRSA

Frente a los cuestionamientos existe la necesidad de mejorar la gestión de IIRSA. Una opción para mejorar la participación sería formar un Comité Multiactores con representantes del gobierno (al nivel local, regional y nacional), las ONG's, el sector privado, los investigadores y, lo más importante, las organizaciones de los pueblos del área de influencia de los proyectos de IIRSA. Este comité tendría la función de promover públicamente el debate sobre IIRSA y evaluar el costo y los beneficios de las diferentes partes del proceso.

“Lo que se necesita es una investigación de los impactos e implicancias para el desarrollo local y regional, la promoción de debates, el trabajo conjunto de ONGs y el aumento de la participación de las autoridades, líderes y ciudadanos ordinarios en todos los niveles”, dijo Carlos Abanto.

***“El alcance de la iniciativa IIRSA hace de su evaluación un reto”***

### Listado de reuniones de IIRSA

Con la finalidad de recoger los aportes de personalidades del ámbito empresarial, académico, político y gubernamental sobre los planteamientos estratégicos de IIRSA, en diferentes países de la región se están organizando una serie de talleres llamados VESA (Visión Estratégica de la Integración Sudamericana). Es un mecanismo de IIRSA para la concepción de ventajas de integración, tanto desde el punto de vista de unión de la infraestructura física entre los países del continente como de las acciones que se deberán adoptar para su consolidación. A continuación indicamos la relación de talleres efectuados y los que están por realizarse en este año.

#### Mayo

9-12 GTE Caracas  
16-17 Taller VESA, Caracas

#### Junio

9-10 Taller VESA, Colombia.  
16-17 Taller VESA, Lima.  
20-21 Taller VESA, Montevideo.  
  
22-25 Taller VESA, Buenos Aires.

#### Julio

18-19 Coordinación Nacional, Buenos Aires.

#### Octubre

18-19 Coordinación Nacional, Asunción.

#### Noviembre

30 Coordinación Nacional, Asunción.

#### Diciembre

1-2 CDE, Asunción.

## “Lo que existe se integra, lo que no existe se crea”

**¿En qué consiste IIRSA?, ¿Qué clase de proyectos incluye?**

IIRSA es una instancia dónde se busca la integración de los proyectos nacionales para crear espacios sudamericanos. No es un ente burocrático. No ha diseñado las carreteras, los proyectos de estas carreteras ya existían, sólo se las está integrando con carreteras de otros países: Lo que existe se integra, lo que no existe se crea.

**... entonces, se tiene que construir también?**

PROINVERSION se encarga de ver los proyectos en el Perú.

**¿Cuál es el papel del BID en IIRSA?**

El BID sólo es el ente financiero y da una visión de cómo se deben hacer las cosas.

**¿Camisea es parte de IIRSA?**

Camisea salió antes que IIRSA, no va a ser parte de IIRSA, no tiene por qué serlo.

**¿Qué clase de impactos ambientales y/o sociales cree que van a causar los proyectos de IIRSA?**

Podrían producirse impactos ambientales porque las carreteras pasan por diversas áreas geográficas y diversos ambientes, pero estos impactos deben servirlos por el sector que realiza el proyecto.

Por otro lado, todos los proyectos deben tener EIA y cumplir las leyes y los estándares nacionales y internacionales.

Los impactos sociales se traducen en beneficios económicos en las áreas por donde pasan las carreteras y deben insertarse en el comercio.



IIRSA va a mejorar los medios de comunicación en todos los niveles y esto va a posibilitar tener grandes impactos sociales. El impacto de largo plazo de una carretera

puede ser, por ejemplo, el intercambio comercial de productos.

IIRSA es un proyecto de transporte pero también se trata de integración política y económica.

**¿Existen políticas o regulaciones internacionales en medio ambiente que deban seguir los proyectos IIRSA? En el tema de transportes las regulaciones ambientales peruanas son mínimas.**

Los impactos ambientales deben ser vistos por el sector que realiza el proyecto, deben trabajar conforme a la legislación ambiental nacional y cumplir con estándares internacionales.

**¿Las poblaciones en el área de influencia de los proyectos IIRSA están preparadas?**

Se verá con el tiempo, la cancillería promueve la integración económica con las cámaras de comercio regionales y los gobiernos regionales.

**¿Como cree Ud. que puede mejorarse el tema de la transparencia?**

No hay nada que mejorar, todo está bien. No hay nada secreto en cuanto a IIRSA. Vamos a poner todo en la página web. No ponemos cronogramas de seminarios porque las fechas se cambian siempre, pero podemos poner programas tentativos.

**¿Están organizando alguna consulta o reunión con ciudadanos y organizaciones?**

No tienen recursos económicos para tener una estrategia de difusión e información sobre IIRSA. La transparencia es más una cuestión de recursos que de la política, todo está abierto pero falta dinero para invitar a todos. Para este año se están organizando seminarios y talleres como el realizado el 30 de marzo en Piura donde participaron el BID, la CAF, las autoridades regionales, las cámaras de comercio, entre otros. Las próximas reuniones serán en Ilo (2 de junio), Ayacucho y Tacna (no hay fechas definidas). Se llamará a los gobiernos regionales para coordinar los eventos y para que estos convoquen a los participantes de la zona. Se va a iniciar la difusión nacional con un préstamo de la CAF. La idea de estos seminarios es promover que los ciudadanos utilicen IIRSA para el comercio de sus productos.

# Proyectos peruanos en el marco de IIRSA

## Carreteras y otras obras de infraestructura.

**E**l 23 y 24 de noviembre del 2003, durante la Sexta Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) se realizaron presentaciones referidas a los avances de la iniciativa IIRSA y se aprobó la “Agenda de Implementación consensuada 2005-2010”, esta agenda ha identificado 31 Proyectos Estratégicos de los Ejes de Integración y Desarrollo de IIRSA.

Dentro de los ejes se ha priorizado la ejecución de los siguientes proyectos: a) rehabilitación, construcción y mejoramiento de carreteras; b) construcción de vías de evitamiento; c) mejoramiento de terminales portuarios fluviales y marítimos; y d) estudios para mejoramiento de la navegabilidad comercial en tramos fluviales.

La Agencia de Promoción de la Inversión (PROINVERSION) es la entidad pública peruana encargada de la puesta en marcha de los proyectos en el marco de IIRSA. En su cartera de proyectos se señalan los siguientes procesos en marcha para el 2005 (ver cuadro en la siguiente página)

### Contexto actual del Eje Amazonas

#### *Eje Multimodal Amazonas Norte:*

Ya se ha dado en concesión la construcción, rehabilitación y mantenimiento de 960 kms. de carretera que unirá los departamentos de Loreto, San Martín, Amazonas, Cajamarca, Lambayeque y Piura. La empresa que se adjudicó la buena pro para esta carretera (tramos: Yurimaguas-Tarapoto-Rioja-Corral Quemado-Olmos-Piura-Paita), fue el Consorcio Concesionaria Eje Vial Norte, conformado por la Constructora Andrade Gutiérrez, Constructora Norberto Odebrecht y Graña & Montero, quienes deberán invertir más de US\$ 200 millones en el proyecto. Este eje vial comprende

uno de los “proyecto ancla” del eje amazonas que corresponde a la carretera Tarapoto-Yurimaguas y Puerto de Yurimaguas.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha entregado un préstamo de US\$ 75 millones de dólares para este proyecto.

Dentro de este eje se encuentra la exploración y explotación de los fosfatos de Bayovar (Piura) adjudicada a la empresa brasilera Vale Do Rio Doce (VDRD) el 15 de marzo del 2005. Para este proyecto VDRD deberá construir una planta con capacidad para la producción de 3.3 millones de toneladas al año de roca fosfórica, en la que invertirá hasta 300 millones de dólares.

#### *Eje Multimodal Amazonas Centro:*

Proyecto vigente que no ha sido concesionado. Corresponde a la construcción rehabilitación y mantenimiento de la carretera Pucallpa-Lima. Unirá los departamentos de Lima, Junín, Pasco, Huánuco y Ucayali. Este eje vial comprende uno de los “proyecto ancla” del eje amazonas que corresponde a la carretera Tingo María-Pucallpa y Puerto Fluvial de Pucallpa.

### Contexto actual del Eje Perú-Brasil-Bolivia

#### *Proyecto de Interconexión Vial Iñapari-Puerto Marítimo del Sur:*

Este es el proyecto que más controversia ha causado en el contexto nacional. Por un lado ha

**“El proyecto de Interconexión Vial Iñapari-Puerto Marítimo del Sur es el que más controversia ha causado en el contexto nacional.”**



Los proyectos de IIRSA en el Perú están relacionados a la construcción y mejoramiento de carreteras

sido cuestionado por estar exento de los procesos administrativos normados como el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Por otro lado, los ministerios de Transporte y Economía no han emitido informes técnicos finales acerca del estudio de factibilidad del proyecto.

Otro punto crucial es la inexistencia de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de todo el proyecto que pueda prever los impactos ambientales y sociales para tomar las medidas correctivas pertinentes.

Sea como fuere, se ha tomado la decisión política de seguir adelante con este proyecto sin contar con los estudios necesarios, decisión inadecuada en un país con pocos recursos como el Perú.

En efecto, el 4 de agosto de este año el estado peruano firmó el contrato de concesión para la construcción y mantenimiento de los tramos correspondientes a Urcos-Inambari / Inambari-Iñapari / Inambari-Azángaro (2, 3 y 4 respectivamente).

El Consorcio Intersur, de Brasil, integrado por las empresas constructoras Andrade Gutiérrez S.A y Queiroz Galvao, se adjudicó el tramo 4.

Este proyecto requerirá una inversión aproximada de US\$ 892 millones. Este corredor vial permitirá la salida de Brasil al Océano Pacífico a través del tramo que va desde Iñapari a tres puertos del sur: San Juan de Marcona, Matarani e Ilo. Este eje vial permite avanzar en la construcción de los tramos que integran uno de los "proyecto ancla" del eje Perú-Brasil-Bolivia que corresponde a la pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari / Inambari-Juliaca / Inambari-Cusco.

El Banco Nacional de Desarrollo del Brasil otorgó un préstamo de US\$ 400 millones para la construcción del tramo que une el departamento de Cusco con Madre de Dios.

## Proyectos peruanos en IIRSA

EJES	INVERSION PUBLICA Millones USD	INVERSION PRIVADA Millones USD	TOTAL Millones USD
<b>EJE DEL AMAZONAS</b>	<b>448.44</b>	<b>987.19</b>	<b>1,435.63</b>
Grupo 3 : Acceso Hidrovías Huallaga y Marañon: (Amazonas Norte).	208.30	366.78	575.08
Grupo 4 : Acceso Hidrovía del Ucayali: (Amazonas Centro).	123.44	614.41	737.85
Grupo 6 : Red de Hidrovías Amazonicas.	116.70	6.00	122.70
<b>EJE ANDINO</b>	<b>1,177.19</b>	<b>1,254.08</b>	<b>2,431.27</b>
Grupo 5 : Conexión Colombia - Ecuador - Perú (Panamericana. Norte)	0.00	340.46	340.46
Grupo 7 : Conexión Perú - Ecuador (Marginal Norte: Puente Integración Tingo Maria)	65.07	281.21	346.28
Grupo 8 : Conexión Perú - Bolivia - Argentina (Longitudinal Sierra Sur: Tingo Maria - Desaguadero)	365.88	40.00	405.88
Grupo 9 : Lima - Arequipa - Desaguadero - La Paz.	16.56	592.41	608.97
Tingo Maria - Camisea - Pto. Heath (Segunda Generación)	729.68	0.00	729.68
<b>PERU- BRASIL- BOLIVIA</b>	<b>7.50</b>	<b>705.41</b>	<b>712.91</b>
Grupo 1 : Corredor Porto Velho - Puerto Maldonado - Puerto Marítimo Pacífico (Iñapari Pto. Marítimo)	7.50	705.41	712.91
<b>EJE INTEROCEANICO</b>	<b>83.00</b>	<b>79.53</b>	<b>162.53</b>
Grupo 5 : Ilo/Matarani - Desaguadero - La Paz - Santa Cruz	83.00	79.53	162.53
<b>TOTAL</b>	<b>1,716.13</b>	<b>3,026.21</b>	<b>4,742.34</b>
<b>TOTAL SIN TRAMO DE SEGUNDA GENERACION DE EJE ANDINO</b>	<b>986.45</b>	<b>3,026.21</b>	<b>4,012.66</b>

Fuente: [www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)

### OBSERVATORIO IFIS

Información sobre las Instituciones Financieras Internacionales (IFIs) y sus operaciones en el Perú.

Nº2  
Agosto 2005

Asociación Civil Labor - Amigos de la Tierra Perú  
Av. Daniel A. Carrión 336- Lima  
Teléfono: 261-6515  
Página web: [www.labor.org.pe](http://www.labor.org.pe)  
E-mail: [ppatron@labor.org.pe](mailto:ppatron@labor.org.pe)

**Editores:**  
Annukka Berg  
Patricia Patrón  
Leo Stranius

**Colaboradores:**  
Andrés Mego  
María Teresa Colque  
Ana María Rivera

