

**25**

**La Comunidad Andina y Brasil: Una visión desde el Perú (\*)**

**(Auditorio de USB; Quito- Ecuador, Lima 21 de julio de 2011)**

## **La Comunidad Andina y Brasil: Una visión desde el Perú (\*)**

(Auditorio de USB; Quito- Ecuador, Lima 21 de julio de 2011)

### **- La Comunidad Andina y Brasil**

Somos una comunidad de cuatro países (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú) unidos voluntariamente con el objetivo de alcanzar un desarrollo más acelerado, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, suramericana y latinoamericana.

En nuestro objetivo de una integración integral trabajamos junto a Brasil para contribuir de manera efectiva al desarrollo humano sostenible y equitativo, para vivir bien y con respeto por la diversidad, y para constituir un poderoso corredor bioceánico.

Antes cada uno miraba para su lado, hoy hemos empezado a mirarnos entre nosotros y a pensar cómo actuar juntos. La Integración física va avanzando, sin integración física la integración se hace más difícil

Se requieren facilidades operativas: roaming regionales, homologación licencias de conducir, permisos de operación para transporte terrestre, vuelos regionales, permisos para prácticas de navegación fluvial.

Debemos concebir y construir corredores económicos, corredores logísticos, nodos regionales, estrategias multimodales. La cooperación técnica y financiera debe enfatizar en estos temas.

No sólo se trata de integración sudamericana, se trata de una nueva y directa ruta hacia el Asia. Planteamos que debemos ver la integración en tres dimensiones: Comunidad Andina-Brasil: integración nacional, integración regional e integración intercontinental.

### **-Las Potencialidades**

**Podemos identificar las siguientes fortalezas potenciales en este proceso de integración:**

- ✓ Desarrollo de infraestructura física (Iniciativa IIRSA, carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles, hidrovías).
- ✓ Integración a través del estándar de televisión digital terrestre (japonés-brasilero) ISDB-T.
- ✓ Integración energética (Centrales hidroeléctricas).
- ✓ Sistema Interconectado de Energía eléctrica Sudamericana.

- ✓ Integración de las comunicaciones: Roaming regionales para telefonía pública, móvil e internet.
- ✓ Integración ambiental. Manejo sostenible de la Amazonía y la Biodiversidad.
- ✓ Mayor comercio intra - bloque y desarrollo del turismo regional.

Lo que interesa es, en nuestra opinión, considerar al Perú como una **Plataforma de conexión con los principales mercados del mundo.**

#### **-La integración física bajo el concepto IIRSA**

En este contexto trabajamos en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), que es un Foro de diálogo de los doce países de Sudamérica para alcanzar la integración física en las áreas de transporte, comunicaciones y energía, con el objetivo de promover el desarrollo sostenible en la región.

IIRSA se concibe en diez ejes de integración física: Amazonas, Escudo Guayanes, Andino, Perú-Brasil-Bolivia, Andino del Sur, Capricornio, Interoceánica Central, Hidrovía Paraguay, Paraná Sur, y Mercosur-Chile.

#### **-Los objetivos de IIRSA en el Perú**

En el Perú, IIRSA busca el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- ✓ Desarrollar los ejes de integración transversal con el Brasil
- ✓ Fomentar la participación del sector privado en proyectos de infraestructura de transportes.
- ✓ Modernización de puertos y aeropuertos
- ✓ Desarrollo del transporte multimodal
- ✓ Desarrollo de la logística de transporte como elemento articulador entre la infraestructura y los servicios de transportes

Veamos con mayor detalle los ejes en los que está involucrado en nuestro país en la Iniciativa IIRSA.

#### **-Eje del Amazonas- Ramal Norte (11 proyectos)**

Conformado por los siguientes proyectos:

- ✓ Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Nuevo Rocafuerte-Cabo Pantoja
- ✓ Carretera Tarapoto - Yurimaguas y puerto de Yurimaguas

- ✓ Rehabilitación del Aeropuerto de Piura
- ✓ Aeropuerto de Yurimaguas
- ✓ Construcción y Mejoramiento de la Carretera El Reposo - Saramiriza (Ruta Nacional N° 4C)
- ✓ Centro Logístico de Paita
- ✓ Centro Logístico de Yurimaguas
- ✓ Puerto de Bayóvar
- ✓ Puerto de Sarameriza
- ✓ Puerto de Paita
- ✓ Carretera Paita – Tarapoto

**-Eje Vial Paita-Yurimaguas: IIRSA Norte (955 kms/ US\$ 359 millones)**

Incluyendo, además, los siguientes proyectos:

- ✓ Carretera Tingo María - Pucallpa y puerto de Pucallpa
- ✓ Interconexión Energética Pucallpa - Cruzeiro Do Sul
- ✓ Interconexión Vial Pucallpa - Cruzeiro Do Sul
- ✓ Aeropuerto de Pucallpa
- ✓ Centro Logístico Intermodal de Pucallpa
- ✓ Modernización del Puerto del Callao (Nuevo Muelle de Contenedores)
- ✓ Autopista Lima - Ricardo Palma

**-Eje del Amazonas- Ramal Centro**

**Carretera Lima – Tingo María – Pucallpa:** Se adjudicó la concesión del tramo Puente Ricardo Palma – La Oroya – Desvío Cerro de Pasco / La Oroya – Huancayo (377 Kms y US\$ 126.5 millones con un plazo de concesión de 25 años.

**-Eje del Amazonas-Ramal Centro: Puerto del Callao:** Muelle Sur (contenedores) concesionado a DP World por US\$ 617 millones; Muelle Norte concesionado a APM Terminals por US\$ 550 millones; y, Muelle de Minerales concesionado a Transportadora Callao con una inversión de US\$ 110 millones. El objetivo es convertir al Callao en el Puerto Hub de la Costa Oeste de Sudamérica.

### **-Eje del Amazonas –Hidrovías (con 8 proyectos)**

La experiencia internacional en hidrovías nos muestra que en Europa existen actualmente 26.500 km. de rutas fluviales, de las cuales 10.000 km. aprox. 38.5 % son artificiales y 16.500 km. aprox. 61.5 % son naturales. De otro lado, en los EE.UU. el 80% de la producción agrícola se transporta por la Hidrovía del Mississippi.

Mientras tanto, en Sudamérica decenas de miles de kilómetros de ríos pueden ser transformados en rutas fluviales con mínimas inversiones, tales como:

- Amazonas (Perú Colombia Brasil)
- Tiete, Paraná, Madeira, Tocantins (Brasil)
- Hidrovía Paraguay – Paraná (Argentina, Paraguay, Bolivia, Brasil)
- Orinoco y Apure (Venezuela)

El aporte de las hidrovías al eje multimodal del Amazonas no sólo se debe medir en términos de la conexión (integración) con el Brasil y la integración de la Amazonia al resto del territorio nacional sino a su importante conveniencia económica. Consideremos solamente que un convoy de barcazas con un remolcador puede ser significativamente más eficiente y económico que un convoy de camiones. Así, por ejemplo, 1 barcaza puede transportar en un viaje 1,500 toneladas, equivalente a 60 camiones de 25 toneladas cada uno.

**- Eje del Amazonas: Hidrovías** que, considera los siguientes proyectos:

- ✓ Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Putumayo
- ✓ Mejoramiento de la Navegabilidad de la Hidrovía Río Huallaga, Tramo entre Yurimaguas y la confluencia con el Río Marañón
- ✓ Mejoramiento de la Navegabilidad de la Hidrovía Río Marañón, Tramo entre Sarameriza y la confluencia con el Río Ucayali
- ✓ Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Napo
- ✓ Mejoramiento de la Navegabilidad de la Hidrovía Río Ucayali, Tramo entre Pucallpa y la confluencia con el Río Marañón
- ✓ Centro Logístico de Iquitos
- ✓ Modernización del Puerto de Iquitos
- ✓ Aspectos Ambientales y Sociales de las Cuencas Altas de los Ríos Amazónicos

### **-Eje del Perú-Brasil –Bolivia**

En este eje se consideran los siguientes proyectos:

- ✓ Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca / Inambari – Cusco
- ✓ Paso de Frontera y Construcción del Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Perú – Brasil
- ✓ Puente Sobre el Río Acre
- ✓ Mejoramiento del Aeropuerto de Puerto Maldonado
- ✓ Paso de Frontera Bolivia - Perú (Extrema)
- ✓ Línea de Transmisión Puerto Maldonado - Frontera Brasil
- ✓ Línea de Transmisión San Gabán - Puerto Maldonado
- ✓ Mejoramiento del Aeropuerto de Juliaca
- ✓ Mejoramiento del Aeropuerto de Arequipa
- ✓ CARRETERA IIRSA SUR, con 2,594 kms. Y US\$ 1,879 de inversión.

#### **-Beneficios de los Ejes interoceánicos**

- ✓ Fortalecerán la integración fronteriza y las zonas de frontera.
- ✓ Canalizarán y agilizarán los flujos de mercancías provenientes de Brasil hacia la Cuenca del Pacífico y viceversa.
- ✓ Superarán el relativo aislamiento de la Región Madre de Dios, potenciándolo como un gran polo de desarrollo agrícola, forestal y turístico.
- ✓ Incrementarán el potencial turístico de la zona, permitiendo el desarrollo del turismo sostenible.
- ✓ Mejorarán la integración y generará flujos comerciales en beneficio de miles de centros poblados en las áreas de influencia de los Ejes Interoceánicos.
- ✓ Contribuirán a mejorar la oferta exportable del sur del Perú y que el comercio con Brasil gane competitividad, proyectando las bondades regionales a mercados más amplios.
- ✓ Permitirán apoyar la articulación de los espacios socioeconómicos aislados y al desarrollo de potencialidades en beneficio de las poblaciones.
- ✓ Reducirán los costos de transporte y tiempo de viaje

- ✓ Facilitarán el acceso de productos básicos como medicamentos, alimentos, materiales educativos, etc. y ampliación de servicios (bancos, transporte, comunicaciones, etc.)

#### **-Eje Andino**

- ✓ Carretera Panamericana
- ✓ Carretera Marginal de la Selva
- ✓ Variante Marginal de la Sierra

Implica 25 proyectos y US\$ 3,328 millones de inversión. Entre ellos se puede mencionar:

- ✓ Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Huaquillas - Aguas Verdes
- ✓ Carretera Puerto Inca - Huaquillas y Puente Internacional en Huaquillas - Aguas Verdes, Paso Lateral en Huaquillas
- ✓ Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación del Tramo Ancón – Pativilca
- ✓ Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación del Tramo Sullana - Aguas Verdes (Incluye Vía de Evitamiento de Tumbes)
- ✓ Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación del Tramo Pativilca – Trujillo
- ✓ Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación del Tramo Trujillo – Sullana
- ✓ Construcción de la Segunda Calzada en el Tramo Cerro Azul – Ica
- ✓ Vía de Evitamiento de Ica
- ✓ Pavimentación Vilcabamba - Puente Integración – Jaén
- ✓ Mejoramiento de la Carretera Tocache - Desvío Tingo María (Ruta Nacional N° 5N)
- ✓ Mejoramiento de la Carretera Juanjui - Tocache (Ruta Nacional N° 5N)
- ✓ Mejoramiento de la Carretera Tarapoto - Juanjui (Ruta Nacional N° 5N)
- ✓ Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Puente de Integración
- ✓ Mejoramiento del Aeropuerto de Tarapoto
- ✓ Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero
- ✓ Mejoramiento de la Carretera Ayacucho – Abancay
- ✓ Culminación de Pavimentación Huancayo – Ayacucho
- ✓ Ampliación y Rehabilitación de la Carretera Juliaca – Desaguadero

- ✓ Construcción de la Vía de Evitamiento de Urcos
- ✓ Construcción de la Conexión Ferroviaria Puno - El Alto
- ✓ Armonización Regulatoria: Eléctrica, Gasífera y Petrolera
- ✓ Aprovechamiento de la Infraestructura Existente y de las Nuevas Conexiones para Aumentar la Infraestructura de Comunicaciones
- ✓ Cableado de Fibra Óptica para Telecomunicaciones en Redes de Transmisión
- ✓ Extensión del Oleoducto Nor-peruano
- ✓ Interconexión Eléctrica Ecuador – Perú

#### **-Eje interoceánico Central**

Para el Perú implica 07 proyectos y US\$ 333 millones de inversión. Entre los principales proyectos podemos incluir:

- ✓ Pavimentación: Tacna - Tarata - Candarave - Desvío Humajalso / Tarata - Capazo – Mazocruz
- ✓ Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Camaná - Matarani – Ilo
- ✓ Mejoramiento del Aeropuerto de Ilo
- ✓ Modernización del Puerto de Ilo
- ✓ Mejoramiento del Puerto de Matarani
- ✓ Mejoramiento del Aeropuerto de Tacna
- ✓ Plataforma Logística en Arequipa (Zona de Distribución)

**-Los ejes de Integración Perú-Ecuador**, con 2,176 Km en total, de los cuales el lado peruano supone 1,221 km: El Eje Vial 1: PIURA – GUAYAQUIL, con 309 kms y 100% de avance; el Eje Vial 2: SULLANA–EL ALAMOR-ARENILLAS con 66 Kms y 100% de avance; el Eje Vial 3: SULLANA–LOJA, con 130 Kms y 100% de avance; el Eje Vial 4: SARAMIRIZA – LOJA con 486 kms y 40% de avance; y, el EJE VIAL 05: SARAMIRIZA–MÉNDEZ con 230 kms y cero avance.

**-Eje Vial 01: Piura-Guayaquil**, con una longitud total de la vía de 538Km y 309km del lado peruano. Los avances son los siguientes:

- ✓ 100% de avance del lado peruano. Concluido el 26 de mayo de 2009. El CEBAF será concluido en febrero de 2011.



- ✓ Une las localidades de Piura, Sullana, El Alto, Los Órganos, Mancora, Zorritos, Tumbes, Zarumilla y Aguas Verdes.
- ✓ Por el lado ecuatoriano las localidades de Arenillas, Machala, Balao, Boliche y Guayaquil. +

**-Eje Vial 02: Sullana-El Amor-Arenillas**, con una longitud de la vía: 244 Km y 66 Km en el lado peruano. A la fecha tenemos:

- ✓ 40% de avance
- ✓ Por el lado peruano une las localidades de Sullana, Lancones y El Amor.
- ✓ Por el lado ecuatoriano las localidades de Zapotillo.

**-Eje Vial 03: Sullana-Loja**, con una longitud de vía de 319 km. y 130 km en el lado peruano. A la fecha el avance es el siguiente:

- ✓ 100% de avance. Se concluyó el mantenimiento periódico en enero de 2010.
- ✓ UNE las localidades de Sullana, Tambo Grande, Las Lomas, Suyo y La Tina.
- ✓ Por el lado ecuatoriano las localidades de Catamayo y Loja.

**-Eje Vial 04: Saramiriza-Loja**; con una longitud de la vía de 690 Km y 486 km del lado peruano. Presenta el siguiente avance:

- ✓ 40% de avance
- ✓ Por el lado peruano unirá las localidades de Saramiriza, Santa María de Nieva, Wawico, Duran, El Reposo, Chamaya, Jaén, San Ignacio y La Balsa.
- ✓ Por el lado ecuatoriano las localidades de Valladolid y Loja.

**-Eje Vial 05: Saramiriza-Méndez**; con una longitud de la vía: 385 Km y 230 km del lado peruano

- ✓ Por el lado peruano unirá las localidades de Saramiriza y Santa María de Nieva.
- ✓ Por el lado ecuatoriano las localidades de Soldado Monge y Méndez.
- ✓ A la fecha no hay avance físico pues es la zona de más difícil acceso para construir.

(\*) Resumen de la conferencia que Enrique Cornejo desarrolló, en su calidad de Ministro de Transportes y Comunicaciones del Perú en la Cátedra Brasil-Comunidad Andina organizada por la Universidad Simón Bolívar de Ecuador (USB); Auditorio Central de la USB; Quito- Ecuador, 21 de julio de 2011