



Academia del Mar

CUADERNO TALÁSICO N°26

Presentado por:

Académico de Número n° 14

Sr. Pedro Fox.

Tema:

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).

Presentación:

Marzo de 2007

Expuesto y debatido en la Sesión Plenaria Ordinaria n°98 del 27 de marzo de 2007.

IIRSA

Proyectos de Integración

En diciembre de 2006, se pudo acceder vía Internet, a un extenso Documento de 191 páginas referente a IIRSA bajo el título: “Planificación Territorial Indicativa”.

El documento tiene por objeto principal, presentar el Estado de Situación de Proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Destaca la dinámica y fundamento que rigieron estas actividades, sumado a los avances logrados para los países en materia de ordenamiento e identificación de prioridades derivadas del proceso de planificación territorial indicativo de mediano-largo plazo desarrollado entre el segundo semestre del año 2003 y el año 2004.

En materia de proyectos de Integración el Documento/ “Iniciativa” ha atravesado dos etapas diferenciadas:

1. Una etapa de Identificación y fundamentos: se inicia a partir de cada Eje de Integración y Desarrollo (EID).

Ejes que articulan el continente sudamericano. Bajo este principio, se trabajó en la formulación de sus “VISIONES DE NEGOCIOS”, a partir de la caracterización económica, social, AMBIENTAL actual y prospectiva de su área de influencia. Los requerimientos de infraestructura que potencian su desarrollo sustentable e integración física. Con la puesta en marcha de estos “PRINCIPIOS” se conformó, en forma preliminar, una CARTERA de PROYECTOS VINCULADOS A LOS OBJETIVOS ESTRATEGICOS de IIRSA.

2. Una etapa de análisis y ordenamiento de CARTERA.

A partir de un proceso de planificación territorial compartido entre los países. Bajo este principio, se profundizó la “Comprensión” de la Contribución de los grupos de proyectos al desarrollo sostenible. Vinculando las estrategias de integración y los proyectos en sus espacios, permitiendo la identificación de impactos diferenciados asociados a la implementación de los agrupamientos que han consolidado la CARTERA y han generado elementos de naturaleza técnica que permitirían definir principios orientadores para su ejecución en el corto plazo.

(No resultan claro los propósitos vertidos en las 2 etapas mencionadas, a la luz de la lectura total del Documento).

Como es sabido IIRSA es una Iniciativa Multimodal y Multidisciplinaria que involucra a los 12 países de América del Sur, en la cual participan los sectores de TRANSPORTE, ENERGIA Y TELECOMUNICACIONES involucrando aspectos económicos, jurídicos, sociales y AMBIENTALES.

(El tema Telecomunicaciones no fue desarrollado en el Documento y el tema "TRANSPORTE", se encuentra desvirtuado).

Para el Documento, la "Iniciativa", tiene también como objetivo principal, el desarrollo de la INFRAESTRUCTURA REGIONAL en un marco de competitividad y sostenibilidad crecientes, de forma tal de generar las condiciones necesarias para alcanzar en la región un patrón de desarrollo estable, eficiente y equitativo identificando los requerimientos de tipo físico, normativo e institucionales necesarios y procurando mecanismos de implementación que fomenten la integración física a nivel continental en los próximos 10 años.

(De la lectura del Documento veremos que el párrafo está alejado de los propósitos del IIRSA).

IIRSA debe su origen en la Reunión de Presidentes de América del Sur, realizada en agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil, en la que los mandatarios de la región acordaron realizar acciones conjuntas para avanzar en la modernización de la Infraestructura Regional y en la adopción de acciones específicas para promover su integración y desarrollo económico-social.

El compromiso adoptado en Brasilia, se tradujo en un PLAN DE ACCION formulado en la Reunión de Ministros de TRANSPORTE, ENERGÍA Y TELECOMUNICACIONES de América del Sur, en Montevideo, diciembre de 2000, el cual se ha constituido como marco de referencia para el desarrollo de las actividades de IIRSA.

Sus objetivos, alcances y mecanismos de implementación han sido válidos y fortalecidos sucesivamente en diferentes reuniones de Ministros y por parte de los Presidentes en su encuentro en la ciudad de Guayaquil, Ecuador, en julio de 2002 otorgándole a IIRSA un amplio apoyo técnico y político.

Hasta diciembre 2004, se realizaron seis reuniones de Ministros a saber:

- 1) Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia: 27 de abril 2001
- 2) Buenos Aires, República Argentina: 9, 10 de diciembre 2001
- 3) Brasilia, República Federativa de Brasil: 26, 27 de mayo 2002
- 4) Caracas, República Bolivariana de Venezuela: 2 de julio 2003
- 5) Santiago, República de Chile: 4 y 5 de diciembre 2003
- 6) Lima, República de Perú: 23 y 24 de noviembre 2004

(Para el mejor entendimiento del Proceso IIRSA, sería necesario conocer e interpretar el contenido de las Reuniones señaladas, como así a la efectuada por los Sres. Presidentes realizados en Guayaquil).

Para el Documento, la visión de la infraestructura como elemento clave de Integración, está basada en la noción de que el desarrollo sinérgico del TRANSPORTE, ENERGÍA y las TELECOMUNICACIONES pueda generar un impulso definitivo a la superación de barreras geográficas, el acercamiento de mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas, siempre que se desarrolle en un contexto de apertura comercial y de inversiones, de armonización y convergencia regulatoria y de cohesión política creciente. (Sin embargo, el Documento no arriba a estos propósitos).

Señala el Documento, que el tema no debe ser visto de manera aislada e independiente, pues ello no solo implica mejorar la infraestructura en sí (vial, portuaria, aeroportuaria, fluvial, etc.) sino concebir un proceso logístico integral que incluya el mejoramiento de los sistemas y regulaciones aduaneras, de telecomunicaciones, los mercados energéticos, la tecnología de la información, los mercados de servicios de logística (fletes, seguros, almacenamiento, etc.)

Es la primera vez que se habla de mercados de servicios de logística, almacenamiento, regulaciones aduaneras etc. Esto implica de qué estamos hablando de contenedores “llenos” y “vacíos” y sin embargo el Documento nunca menciona la palabra Contenedor, como tampoco nunca el concepto de “logística”. Es decir, se apunta hacia una infraestructura territorial y portuaria para facilitar a los transportistas particularmente no Regionales abocados a conseguir un mejor manejo del transporte marítimo multimodal (mayor captación de fletes puerta a puerta) internacional, de acuerdo a las cargas contenerizadas de la Región: importación, exportación y mejor manejo de los trasbordos.

El Documento trata de explicar que IIRSA busca establecer mecanismos para superar los obstáculos al crecimiento e impulsar el desarrollo y la integración económica de la Región mediante innovaciones metodológicas y financieras para el establecimiento de conexiones de transporte, energía y telecomunicaciones entre mercados y áreas de alto potencial de crecimiento a zonas aisladas que ofrecen ventajas comparativas de orden social, cultural, etc.

El Documento continúa diciendo que los Ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones de los 12 países elaboraron un Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur en lo que PRIMO EL ENFOQUE DE EJES DE INTEGRACION Y DESARROLLO (EID), complementado por el desarrollo de acciones en materia de PROCESOS SECTORIALES DE INTEGRACION (PSI) a fin de mejorar la competitividad y promover el crecimiento sustentable de la Región.

(Se desconoce del Documento el contenido del Plan de Acción elaborado para emitir comentarios).

Continúa diciendo el Documento –y reiterando-, que la visión de la Infraestructura para la integración, se centrará en el desarrollo sinérgico del TRANSPORTE, LA ENERGIA Y LAS TELECOMUNICACIONES. Adicionalmente se contemplará también la interrelación con la infraestructura social y la ambiental.

La expresión “contemplará” le resta fuerza a los verdaderos requerimientos sociales y ambientales del IIRSA.

La Iniciativa contempla mecanismos de coordinación directa entre:

- I. Los Gobiernos.
- II. Las instituciones financieras multilaterales de la Región (BID-CAF-FONPLATA).
- III. El sector privado y la SOCIEDAD CIVIL.

De forma tal de lograr los objetivos multisectoriales propuestos.

(Aquí se nombra por primera vez que la “Iniciativa contempla mecanismos de coordinación directa con la sociedad civil”).

El documento menciona los siguientes mecanismos institucionales con que ha operado IIRSA, a saber:

- a) Un Comité de Dirección Ejecutiva (CDE).
- b) Un Comité de Coordinación Técnica (CCT).
- c) Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs).

a) El Comité de Dirección Ejecutiva (CDE), está integrado por representantes de alto nivel, en general Ministros de Estado, designados por los Gobiernos de América del Sur.

El CDE tiene una Presidencia y dos Vicepresidentes. La Secretaría del CDE es ejercida por b), es decir por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) que por mandato de la Reunión Presidencial lo conforman los Bancos: BID- CAF Y FONPLATA.

Las acciones del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) tiene como objetivo básico desarrollar y aprobar los planes de acción y lineamientos estratégicos del IIRSA (de la "Iniciativa"), recomendando las directrices destinadas a las estructuras internas de los Gobiernos.

Además, el Comité sugiere orientaciones de políticas en materia de coordinación de planes e inversiones, marcos regulatorios e institucionales y financiamiento mediante el análisis de las propuestas técnicas consensuadas y surgidas de los Grupos Técnicos Ejecutivos –GTEs- (ver ítem c), seguir propuestas del Comité de Coordinación Técnica –CCT- (ver ítem b) o sea los Bancos.

b) El Comité de Coordinación Técnica –CCT- está integrado por representantes de los Bancos (BID- CAF- FONPLATA), es decir por la propia Secretaría del CDE (ver ítem a).

Este Comité (CCT) tiene el rol de apoyar técnicamente a los países en todos los temas relacionados al IIRSA.

Actúa como facilitador de los procesos de discusión entre los países, en los trabajos de definición de prioridades e identificación de proyectos y acciones estructurantes. (No se ve plasmada taxativamente la tarea del facilitador)

El Comité CCT conformado por los BANCOS, también cuenta con otra Secretaría con sede permanente en Buenos Aires, conformada por el BID y el INTAL (Banco Interamericano de Desarrollo e Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe).

c) Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs), constituyen el nivel de trabajo técnico de los Gobiernos, pero sobre las bases de las directivas que surjan del CDE, es decir el ítem a), el Comité de Dirección Ejecutiva, o sea en la práctica, por su Secretaría, es decir los Bancos (BID- CAF- FONPLATA).

Los GTEs coordinan sus requerimientos con el CCT, (ver b), es decir con el Comité de Coordinación Técnica, o sea integrados por los BANCOS (BID- CAF Y FONPLATA).

En dicha Coordinación, los GTE dan apoyo al CCT (ver ítem b) para gerenciar demandas técnicas y operativas, ligadas al desarrollo de los trabajos que correspondan a cada EJE DE INTEGRACION Y DESARROLLO y para cada uno de los PROCESOS SECTORIALES de integración aprobados por el CDE, (El Comité de Dirección Ejecutiva, es decir el ítem b), donde la Secretaría es ejercida por los Bancos (BID- CAF Y FONPLATA).

(Nótese que los Bancos directa e indirectamente influyen altamente en las decisiones que surgen del contexto de los tres ítems más arriba mencionados y que la Sociedad Civil en la práctica ha sido poco participativa).

(Se menciona por primera vez a la “Sociedad Civil”, en el primer párrafo del Documento sobre “Mecanismos de Implementación”, cuando expresa que la “Iniciativa contempla mecanismos de coordinación” con el sector Privado y la Sociedad Civil. pág. 8 del Documento).

El Documento define a los EJES DE INTEGRACION Y DESARROLLO (EID) como franjas geográficas multinacionales que concentran flujos de producción y comercio actuales-potenciales, en las cuales se busca optimizar la provisión de los SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA FISICA (transporte, energía y telecomunicaciones) con el fin de apoyar la conformación de cadenas productivas y de esta forma estimular el desarrollo regional.

(Sin embargo, el presente Documento omite el tema del Transporte Marítimo, el del Cabotaje Marítimo Nacional, Regional, y del Transporte Terrestre Regional). No hay estudio de costos operativos, logísticos, etc., y el Documento entre otros Puertos muestra el interés sobre el puerto de Mejillones, Fray Bentos (inversiones). Ver Eje de Capricornio páginas 64 a 78, Eje Mercosur-Chile páginas 145 a 163 y Eje Interoceánico Central páginas 126 a 131).

En materia de PROCESOS SECTORIALES, IIRSA (la “iniciativa”) desarrolló estudios de diagnóstico de carácter Regional (que la Sociedad Civil desconoce) y propuso lineamientos de acción de corto, mediano y largo plazo, para los siguientes procesos sectoriales y a saber:

- Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.
- Sistemas Operativos de Transporte Aéreo.
- Facilitaciones de Pasos de Fronteras.
- Sistemas Operativos de Transporte Marítimo.
- Integración Energética.
- Sistemas Operativos de Transporte Multimodal.
- Instrumentos para el Financiamiento de Proyectos de Integración Regional.

(Aquí se nota que encontramos la palabra “Integración” a nivel Energético y respecto al financiamiento de los proyectos de Integración Regional, no se observa en el tema transporte: el carácter de Integración, sólo el carácter de sistemas operativos al igual que aéreos).

El Documento nos dice que de acuerdo a los principios orientadores definidos por los Presidentes en agosto del año 2000, IIRSA estructuró al continente sudamericano en 10 Ejes de Integración y Desarrollo (EID).

(La fuerte participación de los bancos en IIRSA han influenciado en las trazas de Integración Regional en beneficio de determinados Puertos).

Los 10 Ejes de Integración son los siguientes:

- Eje del Ecuador Guayanas (Venezuela, Brasil, Guayanas y Surinam).
- Eje del Amazonas (Colombia, Ecuador, Perú y Brasil).
- Eje Perú-Brasil-Bolivia.
- Eje Interoceánico Central (Perú, Chile, Bolivia, Paraguay y Brasil).
- Eje de Capricornio (Chile, Bolivia, Argentina, Paraguay y Brasil).

- Eje del Sur (Chile y Argentina).
- Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Eje Andino del Sur.

El Documento destaca que los Ejes de la Hidrovía Paraguay-Paraná y Eje Andino del Sur, fueron priorizados por los países respectivos en ocasión de la V Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva de Santiago de Chile, desarrollado entre el 4 y 5 de diciembre de 2003.

Habida cuenta de ello, en el año 2004, el Comité de Coordinación Técnica “CCT” (ver ítem b), constituido por los bancos, se abocó a la elaboración de los respectivos estudios de “VISIÓN DE NEGOCIOS”, determinando su configuración, área de influencia económica, social-ambiental e identificación preliminar de los proyectos de infraestructura que formarán parte de sus carteras.

Para los Ejes de la Hidrovía Paraguay – Paraná y el Eje Andino del Sur, no se ha aplicado aún la metodología de planificación territorial indicativa, ni se han desarrollado reuniones técnicas entre los países que validen las visiones de negocios elaboradas de forma tal que el presente Documento no incluye los avances logrados hasta no alcanzarse el consenso técnico necesario que guíe tradicionalmente las acciones de la Iniciativa IIRSA.

El Documento IIRSA está conformado por cuatro secciones, a saber:

Sección I: Aspectos generales de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana.

Sección II: Construcción de una nueva visión geoeconómica para el desarrollo e integración del continente Sudamericano.

Sección III: El proceso de planificación territorial indicativa para el ordenamiento de la Cartera. Pautas Metodológicas.

Sección IV: Ordenamiento de la Cartera de Proyectos. Resultados alcanzados.

Antes de continuar con la elaboración de una apretada síntesis de algunos de las secciones del Documento, entendimos conveniente hacer conocer el siguiente Informe del BIC (Bank Information Center).

“La Sra. Paulina NOVO del BIC, en una publicación rescatada de Internet, comentó que el Presidente del Comité de Dirección Ejecutiva del IIRSA (ítem a), Sr. Roberto Salinas de Paraguay buscó apoyo financiero al Banco Mundial.

En respuesta, al Banco Mundial reafirmó los esfuerzos de integración regional y considera a los Proyectos IIRSA dentro del marco de la CAS, (Country Assistance Strategy) y que el B.M elabora para cada país prestatario.

El B.M está financiando cuatro proyectos en Uruguay a través de un proyecto sectorial del Ministerio de Transporte y Servicios Públicos para la expansión del Puerto Nueva Palmira, el re-acondicionamiento de la carretera entre Montevideo y FRAY BENTOS, la re-habilitación del Corredor Río Branco y Colonia.

Hasta el momento, ninguno de los Bancos de Desarrollo que financian IIRSA, han señalado como van a asegurar los estándares políticos y procesos socio-ambientales en el ámbito regional y subregional cuando sus distintas inversiones formen parte de un compuesto de proyectos en un EJE IIRSA que ya está siendo ejecutado.

El BIC hace notar que las instituciones no han abordado el tema de los costos externos e impactos indirectos y acumulativos que puedan resultar de la integración de los cientos de proyectos infraestructurales en la Región.

Adicionalmente se “Contemplará” también la interrelación con la infraestructura social y AMBIENTAL...

(Se observa el carácter secundario tratado al medioambiente. Además, al tema “TRANSPORTE MARITIMO” se lo asocia al desarrollo/ crecimiento de determinados “PUERTOS”).

El Documento indica que fue conformado un Portafolio preliminar de 335 proyectos de infraestructura para la Integración centrada fundamentalmente en los SECTORES de TRANSPORTE Y ENERGIA que representan una inversión superior a los 37.425 millones de dólares. (Recordemos que al Transporte lo llaman Sistemas Operativos y mientras que la Energía, “Integración Energética”).

La Cartera IIRSA desarrollada en el Documento hasta diciembre de 2004 no ha incorporado los proyectos del sector telecomunicaciones (a excepción de los proyectos puntuales de fibra óptica y banda ancha).

La tipología total de proyectos de "TRANSPORTE" de la cartera IIRSA es la siguiente:

a) Transporte Carretero (inversiones en millones de dólares).

• Ampliación de capacidad:	2.629
• Rehabilitación de calzada y estructuras:	3.282
• Pavimentación (nuevos y rehabilitación):	4.331
• Puentes (nuevos y rehabilitación):	1.019
• Circunvalación vial:	711
TOTAL	11.973

b) Transporte Ferroviario (inversiones en millones de dólares).

• Ferrovías nuevas:	1.544
• Rehabilitación:	796
• Contornos Ferroviarios:	351
TOTAL	2.691

c) Transporte Marítimo (inversiones en millones de dólares) (léase PUERTOS)

• Nuevos Puertos:	198
• Ampliación Puertos existentes:	801
• Adecuación (de Puertos):	105
TOTAL	1.104

d) Transporte Fluvial.

• Mejoramiento de la Navegabilidad:	255
• Construcción de nuevos puertos:	156
• Adecuación:	116
TOTAL	525

e) Proyectos de Interconexión Energética (inversiones en millones de dólares).

• Nuevas líneas de transmisión eléctrica:	2.056
• Adecuación capacidad líneas existentes:	715
• Nuevos gasoductos:	1.801
• Oleoductos:	800
TOTAL	5.372

f) Proyectos de Generación Energética (inversiones en millones de dólares)

• Radio electrónicos (nuevos, adecuación), microcentrales:	13.877
• Termoeléctrica:	170
• Carboeléctrica:	825
TOTAL	14.672

El Documento identifica la siguiente caracterización tentativa de los proyectos en función de la participación pública, privada o mixta para la futura ejecución y operación.

g) Caracterización de la "CARTERA" IIRSA (inversiones en millones de dólares).

	PRIVADA	PÚBLICA	MIXTA	
• Transporte:		3.554	7.798	6.022
• Energía:		2.492	3.249	14.303
• Telecomunicaciones:		-	-	-
TOTAL	6.047	11.047		20.330
%	16,15	29,51		54,32

Se observa la escasa participación totalmente privada. La participación privada se identifica prioritariamente para el desarrollo de obras de mantenimiento de rutas troncales, aeroportuarias, e interconexiones energéticas centrales.

La participación estrictamente pública se centra en el desarrollo de infraestructura vial de menor tránsito relativo, así como la implantación – readecuación de "Pasos de Fronteras", el mejoramiento de la navegabilidad de cuencas fluviales, la ejecución de ciertos tramos ferroviarios y/o al desarrollo de generación-interconexiones eléctricas subregionales.

(Aunque el Documento no lo mencione, el interés sobre ciertos “Pasos Fronterizos”, se refiere particularmente al tránsito de contenedores, a la “facilitación” del Transporte).

El Documento “admite” que una proporción importante de los proyectos requieren el completamiento de Estudios Técnicos, económico-financiero, ambientales e institucionales a nivel de factibilidad, etc. (Se desconoce lo realizado al respecto).

La sociedad civil a través de expertos en temas ambientales, de transporte multimodal y Puertos debieran tener accesos a los estudios efectuados, en particular, los relacionados a la “logística” con sus estudios de costos por tipo de mercancías.

Se debe recordar que en Montevideo, el 3 de octubre de 2003 (posterior a la creación del IIRSA), se constituyó la Asociación Latinoamericana de Logística quien conformó con la ALADI un Acuerdo de Cooperación, que al presente lo desconocemos, donde su Secretaría General ejerce la Coordinación General del Acuerdo. Una de las actividades de la Secretaría General de la ALADI es el de divulgar las bondades del transporte marítimo internacional, la LOGISTICA del comercio internacional y en particular, el de intervenir en el “PROYECTO DE UN MAPA LOGISTICO LATINAMERICANO”. (Desconocemos los trabajos que la Secretaría de la ALADI haya realizado al respecto).

La página 4 del Documento dice:

a) “La visión de la infraestructura como elemento clave de integración está basada en la noción de que el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones puedan generar un impulso definitivo a la superación de barreras geográficas, el acercamiento de mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas, siempre que se desarrolle en un contexto de apertura comercial y de inversiones, de armonización y convergencia regulatoria y de cohesión política creciente”.

b) “La integración de infraestructura permitirá la articulación para facilitar el acceso a mercados en dos dimensiones: el acceso de materias primas (intra y extra regionales) a centros de producción y el acceso de la producción a los centros de consumo”.

Estos dos últimos párrafos no están evaluados por estudios que interesen a IIRSA.

En realidad, el Documento se abocó a un mejor “acceso” al transporte, al mejor manejo de la logística, a la facilitación del transporte marítimo multimodal internacional escogiendo determinados puertos en beneficio de operadores particularmente no regionales del área Pacífico y Atlántico favoreciendo para sí el mejor manejo y selección de las cargas de los distintos “hinterland” de los países que componen el IIRSA. (mayor ganancia e ingresos de fletes a conveniencia de los transportistas globalizados y no para el desarrollo de nuestras exportaciones/importaciones del comercio exterior argentino; en particular para nuestras PYMES).

No se tuvo en cuenta inversiones para puertos argentinos del área comprendida entre Zárate-Campana y Puerto del Plata (obviamente excluido el puerto Buenos Aires), en detrimento de los intereses marítimos argentinos.

Se concluye que Documentos como el presente ameritan ser conocidos por la Sociedad Civil con carácter más participativo en tiempo y forma, al igual de los estudios efectuados por ALADI/ALL

Otro tipo de enfoque sobre el IIRSA puede hallarse en el portal www.userway.com ingresando en “Editoriales” años 2005 y 2006 en cuatro capítulos bajo el título: “No es posible Negociar Bien sin una Buena Estrategia”.

(Desconocemos si la Secretaría de Transporte ha tenido participación en este tipo de documentos).

Nota

Ejemplo de inversiones estimadas (en millones de dólares) en los EJES: 1) de Capricornio, 2) Mercosur – Chile, 3) Interoceánico Central (ver pág. 5).

Ampliación Paso de Jama (Ruta límite con Chile):	54
Ampliación Puerto de Aguas Profundas Mejillones en Chile:	120
Obras de adecuación del Puerto de Antofagasta en Chile:	18
Puente Pto. Presidente Franco-Porto Meira (Frontera Paraguay-Brasil):	55
Ampliación infraestructura portuaria del Puerto Paranaguá-Brasil):	62

Construcción anillo ferroviario de Curitiba Brasil:	
30	
Construcción ferrovía Asunción- Ciudad del Este:	297
Mejoramamiento Rutas 2 y 7 (Asunción- Ciudad del Este):	136
Modernización aeropuerto internacional Asunción:	60
Relocalización del Puerto de Asunción:	s/inf
Construcción ferrovía Pte. Franco –Pilar:	439
Ferrocarril Asunción- Montevideo:	s/inf
Anillo ferroviario San Pablo (Santos Brasil):	
300	
Acceso Vial al puerto de Sepetiba – Brasil:	41
Anillo circunvalación vial de Río de Janeiro, Brasil	119
Recuperación tramo ferroviario Bauru-Santos, Brasil:	41
Modernización Puerto de Santos:	35
Vía perimetral Puerto de Santos:	166
Mejoramamiento de servicios en el Puerto de Arica, Perú:	50
Ampliación aeropuerto de Campinas, Brasil:	7
Ampliación aeropuerto Guarulhos, Brasil:	460
Mejoramamiento puertos San Francisco do Sul y Puerto Itajai, Brasil:	8
Conclusión duplicación tramo San Pablo-Curitiba, Brasil:	1700
Construcción anillo vial San Pablo tramo Sur:	127
Recuperación Puerto Alegre- Uruguaina:	11
Adecuación corredor Río Branco- Colonia Montevideo:	90
Adecuación tramo Río Grande- Pelotas, Brasil:	99
Ampliación muelles Puerto Río Grande y dragado Brasil:	129
Ampliación Puerto de la Paloma, Uruguay :	30
Reacondicionamiento Ruta Montevideo Pto Fray Bentos:	15
Reacondicionamiento ferrovía Montevideo y Rivera:	55
Mejoras Puerto Valparaíso, Chile:	155
Mejoras Puerto San Antonio, Chile	34

Fdo.

Académico Pedro Fox

Debate desarrollado.

AC. PRESIDENTE: Académico Fox, queda en el uso de la palabra.

AC. FOX: Como podrán observar, en las radios, en los periódicos, prácticamente es desconocida la sigla IIRSA. Se habla del Mercosur, del ALCA, etc. pero no de esto. Hay un trabajo mío anterior al 2005 y 2006 que

lamentablemente no está en e-mail, pero lo que voy a mencionar ahora tiene un interés particular porque tiene una relación con la Cancillería.

El 8 de diciembre de 2004 tuvo lugar en la emblemática ciudad de Cuzco, Perú, la Tercera Cumbre Sudamericana de Países que involucraba a países como Argentina, Paraguay, Venezuela, Brasil, Uruguay, Bolivia, Ecuador, Chile, Colombia, Perú y Guyana. Se trata de una región de 17 millones de Km², 370 millones de habitantes y un producto interno superior a los 990 mil millones de dólares. A pesar de la pomposidad de la cumbre es importante destacar que los presidentes no firmaron un tratado, hubo otro documento vinculante; en realidad sólo se acordó una declaración muy breve de tres páginas referida a la integración continental. Allí se afirma que el espacio sudamericano se desarrollará y perfeccionará por medio de la concertación política y diplomática. Las primeras medidas al amparo de la comunidad sudamericana fueron las de promover proyectos de infraestructura.

La iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) fue lanzada precisamente en la primera reunión presidencial de la región.

IIRSA nace como una iniciativa multinacional y multisectorial que involucra a 12 países de Sudamérica, donde participan los sectores del transporte. Ya les adelanto que esta es una falacia y la misma Cancillería coincidió conmigo en lo que les estoy diciendo. Los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones son tratados incluyendo aspectos sociales, culturales, jurídicos y ambientales.

La primera reunión fue en Brasilia en el año 2000 donde se acordaron acciones conjuntas para la modernización de la infraestructura regional para promover la integración y el desarrollo económico y social. El compromiso se tradujo en un plan de acción con la intervención de los ministros de transporte, de energía y de telecomunicaciones de América del Sur y fue llevado a cabo en Montevideo en diciembre del 2006. En tal marco se incluyó el transporte multimodal, la energía, las telecomunicaciones, la infraestructura, los procesos logísticos integrales y la creación de zonas económicas y activas productivas con participación regional, nacional y mundial.

Ahora paro esta charla y les digo que el año pasado en junio del 2006, a través del Lic. Hugo Pelóza, que es de la Cancillería y que es coordinador de

la Comisión de Transporte del Consejo Consultivo de la Sociedad Civil del Ministerio de Relaciones Exteriores, fui invitado a una reunión sobre el tema de la infraestructura regional sudamericana en el sector de transporte. Éramos 52 personas en esa reunión, Peloza hizo una resolución que la envió a la Cancillería, al embajador Prosti quien a su vez la repartió a los presidentes que se reunirían en Córdoba. El trabajo era bastante duro e interesante y fue enviado a la Cancillería misma por Internet. En él hay una página interesante para la sociedad civil sobre el tema telecomunicaciones, el transporte, el tema de la mujer y los derechos humanos. Puso en la página lo que se acordó que se haría en la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA. Pude rescatar algunos párrafos por los que se sorprendieron algunos participantes. Peloza puso el énfasis en todas las cosas que están mal hechas y estableció un diálogo con la Cancillería.

Esto salió en el Boletín que edita la Cancillería. Allí se critica el hecho que el transporte no era considerado, había otra orientación de las reuniones.

Dicho esto, continuó; el Coordinador de la Comisión de Transporte, a cargo del Consejo Consultivo, nos invitó el 12 de julio de 2006. Después de lo que se escribió se suponía que debía de haber una segunda reunión, pero nunca más la hubo desde que el tema de transporte fuera importante para todos.

No se habla del transporte modal (es decir de puerto a puerto), ni del intermodal o internacional (con ferrocarril y camión). Entonces, ¿de qué habla el tema del IRSA?: de 10 trazas importantes, los mal llamados “corredores oceánicos” o “corredores bio-oceánicos”, como el Canal de Panamá. A nadie se le ocurre que venga una carga china, que vaya al puerto de Mejillones y de ahí a Salto y de Salto no sé adónde, en todo caso se trata de un corredor.

Ahora voy al trabajo que he escrito: estoy resumiendo las 200 páginas que ingresé en Internet sobre el tema del IRSA. Hay otro documento que consta de otras 200 páginas con mapas de la región. Resulta imposible para una persona analizar los 10 ejes que se han desarrollado. Yo me he dedicado a analizar el eje llamado “del Capricornio”. Además están los ejes del Ecuador- Amazonas y de Chile- Argentina, en fin, tomé uno como ejemplo.

Me interesó el de Capricornio porque en el mismo se pone énfasis en lo que las provincias del norte están interesadas (erróneamente en mi concepto) en la salida forzada del puerto de Mejillones. Este es apenas un puerto de aguas profundas para admitir buques graneleros para el cobre o para lo que

fuera, pero no para buques contenedores y la poca carga que sale por el otro puerto de Antofagasta va después al puerto de San Antonio y después a puertos asiáticos.

Se ha hecho hincapié en darle importancia al puerto de Antofagasta y al de Mejillones, a puertos brasileros y a puertos uruguayos. En ese trabajo hay previstas inversiones millonarias, para cinco o seis puertos uruguayos, particularmente Fray Bentos. Este tema ya estaba analizado antes de la crisis por las papeleras. De la Argentina no se considera ningún puerto. Se trata de puertos logísticos como el puerto de Montevideo y el de Mejillones y sin tener en cuenta el concepto de lo que es el transporte multimodal, no se habla nada de eso. Está hecho para otras funciones, para darle posibilidad a ciertos países sudamericanos para que tengan cabida en el mundo del comercio mundial. Se busca que todas las cargas tengan mejores posibilidades y mayor flexibilidad para los buques mayores. Así se podrán transportar sus cargas en las mejores condiciones y según las conveniencias logísticas.

Vemos que el transporte es sinónimo de puertos y para nosotros el transporte marítimo no es sinónimo de puerto, es decir que todo el trabajo de IIRSA está poco preparado para que la gente lo conozca. Lo más interesante es cómo está conformado: hay tres comités: uno de dirección ejecutiva, otro de coordinación técnica y otro de los grupos técnicos ejecutivos.

El comité de dirección técnica y el de los grupos técnicos ejecutivos funcionan como si fueran equivalentes a bancos.

Me pregunto: ¿Quién conformó las trazas para el tema energético o de telecomunicaciones o social o ambiental? No lo sabemos, cuando se habla de transporte marítimo se habla de sistemas operativos. Cuando se habla de financiamiento se trata de una integración regional. Cuando se habla de energía se refiere a una integración energética. Son palabras distintas y para rematarlo, el Banco Mundial financió cuatro proyectos en Uruguay a través de un proyecto sectorial del Ministerio de Transporte y Servicios Públicos para la expansión del puerto de Nueva Palmira, para el reacondicionamiento de la carretera entre Montevideo y Fray Bentos. Ellos no hablan de asegurar los estándares políticos. Se observa también el carácter secundario que se le dio al medio ambiente. En cuanto al transporte marítimo se ha desarrollado únicamente la palabra puertos.

Lo que más me llamó la atención es que se le dio a la Secretaría General de la ALADI la misión de formalizar un acuerdo con una empresa privada de logística que está encargada de llevar a cabo el proyecto del “Mapa Logístico Latinoamericano”, o sea que queda en manos de la ALADI el crear ese mapa. Desconocemos ese trabajo; ¿quién dibujó los ejes? Según el trabajo nadie tenía logística y transporte multimodal. Al final del mismo se habla de todos los millones de dólares que se han previsto para los puertos de Brasil, Uruguay y Chile; cero para la Argentina.

Esto lo he conseguido sólo a través de mis incursiones por Internet y a través de esa reunión de 50 personas. Después que terminó la reunión desapareció el interés. Sólo tres personas se comunicaron conmigo por estar interesadas. Desapareció el interés porque no hubo más reuniones.

Quería agregar que, en cuanto a la palabra “trasbordo” en la República Argentina se desconoce el significado. Si buscamos su significado en inglés vemos que el trasbordo no se implementa en Argentina. Yo podría pensar que puede haber sub facturaciones o contrabando. Los interesados en todo esto son los bancos. La Cámara de Comercio Internacional mandó una carta a todos los asociados de los bancos para que den cumplimiento a las normas internacionales.

AC. ARNAUD: Le agradezco al Académico Fox esta información actualizada de un tema como el del IIRSA, que está bastante olvidado, tema que cuando surgió de la reunión cumbre en Brasilia en el 2000, realmente interesó mucho porque era un proyecto sobre energía, transporte y telecomunicaciones, promovido por cuatro bancos, especialmente por el BID, y con gran interés por Brasil. Yo lo fui siguiendo un poco al tema y en el 2002, estando muy vinculado con la Cancillería, que tenía un departamento especial para el IIRSA, se me permitió mandar una colaboración al diario La Nación, que lo publicó a dos columnas con lo que había en ese momento en el IIRSA.

Luego me desligué del tema y siempre me preocupó, que un proyecto que podría ser tan interesante para la infraestructura de América del Sur, fuera totalmente olvidado. Pero en realidad no sé porque la Argentina estuvo un poco apartada del tema. El gran interesado era Brasil por instrumentar una política que coincide con su proyecto de una integración sudamericana. Les permitiría tratar de lograr materias primas y sobre todo energía y, eventualmente, vender sus productos industrializados.

Le agradezco lo haya actualizado; en los dos primeros años hubo mucha actividad.

AC. FOX: Lo que dijo el señor Académico Arnaud es totalmente cierto y los primeros trabajos por Internet los pude conseguir, los del 2004, recién en diciembre del 2006, antes no.

AC. DE LAS CARRERAS: Quería preguntar si intervinieron otros Ministerios.

AC. ARNAUD: Supongo que en la Cancillería habrán actuado como órgano coordinador y con intervención de los bancos sudamericanos y el Banco Mundial pero hasta el 2002 seguí el asunto muy interesado, pero después no sé.

AC. DE LAS CARRERAS: Ese gasoducto del norte, ¿no intervino acá?

AC. FOX: Fue posterior.

AC. PRESIDENTE: En la próxima reunión debo decirles que cambia el presidente del Centro Naval. El nuevo Presidente será el contraalmirante Carlos Alberto Frash con quien tuvimos un almuerzo el otro día junto con el Académico Secretario Domínguez. El acto será hoy a 18 horas.

AC. COUTO: Será el jueves a las 17.30 hs. pero hay que esperar quórum, que es muy difícil tenerlo (del 50% de los socios activos más uno), así que lo más probables es que empiece a las 18 horas.

AC. PRESIDENTE: Yo voy a venir, porque somos huéspedes del Centro Naval y como señal de agradecimiento al nuevo dueño de casa. Nos está dando este salón y el otro, de modo que si alguno de ustedes quiere venir se lo voy a agradecer.

AC. CASTELLO: Respecto a la nota de la Secretaría de Cultura me interesa saber si nos puede informar qué otras Academias estarían en situación igual a la nuestra y además cuáles de las Academias se ocupan de temas de oceanografía o del mar; tengo dudas que haya alguna. Quisiera tener un panorama más global del presupuesto total que habría para el total de las Academias, cuánto incidiría si esta Academia se incorporase y si los argumentos que brinda el Secretario son válidos. Creo que en la nota que se le envió a usted como Presidente hay una serie de argumentos muy livianos que creo que se podría llegar a rebatirlos. El no hacerlo es, de alguna manera, aceptarlos y quizás el cerrar la puerta a esta Academia. Mi pregunta viene porque yo no dispongo de esa información y saber si tiene otro elemento más respecto de cómo rebatir los argumentos de esa nota.

AC. PRESIDENTE: Lo que le puedo decir es lo siguiente: es habitual, y eso lo sé por cuatro Académicos de distintas Academias, que se había recibido esa consulta de la Secretaría de Cultura y que la iban a contestar rechazando y me explicaron que es norma de conducta de todas las Academias el hacerlo para evitar que les recorten una parte del presupuesto. El presupuesto no sé de cuánto es y eso se puede saber fácilmente.

AC. CASTELLO: El presupuesto de la Secretaría de Cultura de la Nación sube año tras año, de forma muy marcada y las actividades culturales tienen un incremento importante respecto de su presupuesto del año anterior.

AC. PRESIDENTE: Habría que ver de ese presupuesto cuánto hay para las Academias.

AC. CASTELLO: Los presupuestos suben en relación a la debacle del 2001 en forma relativamente rápida, en un período de cinco años se ha multiplicado por dos el presupuesto de Cultura de la Nación; el argumento que le podrían dar que el presupuesto es muy limitado, es relativo porque el presupuesto está subiendo.

AC. PRESIDENTE: Una cosa es el presupuesto de la Secretaría de Cultura que puede haberse duplicado o triplicado y otra cosa es, dentro de cada presupuesto, el ítem correspondiente a las Academias en sí.

AC. DE LAS CARRERAS: ¿Cuántas Academias hay? Esto es importante saberlo.

AC. ARNAUD: Como Presidente de la Academia Argentina de Ciencias del Ambiente hicimos la misma gestión para ser nacionalizados y hemos sido rechazados de la misma manera, jamás pudimos llegar al Secretario de Cultura. Las Academias Nacionales son 21 y tienen distinto presupuesto. Por ejemplo, la Academia de Medicina tiene un presupuesto mayor, tiene gran cantidad de institutos, es enorme; otras como la Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires tiene un presupuesto también grande. Cada Academia tiene su presupuesto; la del tango se creó con un presupuesto especial, tienen ingresos por parte de los derechos de autor, en fin, no hay una regla. Últimamente, durante este año se les ha aumentado el presupuesto; la de geografía ha tenido un pequeño aumento.

¿Con qué fundamento se han conferido esos aumentos? o ¿cómo funciona el reparto?, no lo sé, pero las 21 academias nacionales se resisten a incluir toda nueva academia, no importa de qué, porque saben que

indudablemente de los pesos que tiene la Secretaría de Cultura para las 21 academias, si son 22, van a tener que tirar un peso a la nueva academia.

AC. ALVAREZ FORN: ¿En qué orden de dinero anual es el presupuesto de la Academia de Geografía?

AC. ARNAUD: No estoy al tanto de los montos, pero en términos generales tiene un buen presupuesto, porque cada presidente de la academia lo aplica a su criterio y algunos les dan más fuerza a las publicaciones y otros a los viajes al interior, todo eso implica gastos. Depende de la presidencia de cada academia.

AC. AGIS: Después de la aclaración del Académico Arnaud, estimo que no podemos tener ninguna esperanza de nacionalizar esta Academia. Pero, pienso en voz alta, por qué no hacemos lo que hizo la Academia del Tango, que tiene ingresos del SADAIC. El organismo más potente que tenemos nosotros es la Armada; yo le giraría esa nota al Jefe del Estado Mayor General diciéndole que nos brinde un pequeño presupuesto para la Academia.

AC. PRESIDENTE: Este tema yo lo he hablado con el Jefe del Estado Mayor General y sobre todo con el Vicealite. Rótolo por lo menos unas 15 veces y él está absolutamente seguro que las cosas van a salir bien.

AC. ARNAUD: Por mi experiencia he llegado a la conclusión de que la nacionalización de una Academia es una decisión política.

AC. PRESIDENTE: Si ustedes me autorizan a decir algo, yo le he planteado al Vicealmirante Rótolo el tema de que yo a veces escribo en los diarios y eso puede no caer bien en quienes tienen que tomar una decisión. Por eso yo anuncié la decisión de renunciar a la Presidencia de la Academia porque no puedo perjudicar a la Institución por situaciones personales o por publicaciones que yo puedo hacer y puedan no caer bien para una decisión política. Esa decisión la conoce el Sr. Académico Secretario y la primer noticia que voy a transmitir va a ser al Vicealmirante Rótolo porque es el que más se comprometió en el tema. Yo sigo escribiendo y puede no ser simpático a algunos, entonces no puedo perjudicar a la Academia por los "caprichos de un presidente para decir las cosas".

AC. VILA: Lo publica no como Presidente de la Academia sino como persona.

AC. PRESIDENTE: No conozco la sensibilidad de quién tiene que tomar la decisión política.

AC. ARNAUD: Más que decisión política del Secretario de Cultura, es la orden. La última Academia que se nacionalizó fue la del tango por orden expresa del Presidente de la República.

AC. PRESIDENTE: Hace apenas una hora que yo conozco esta nota y tengo la responsabilidad de pensar y corresponde hacer conocer esto a los dos almirantes que se comprometieron conmigo, uno de ellos personalmente y el otro aquí, de modo que les adelanto que junto con esta nota elevo mi renuncia.

AC. CASTELLO: ¿Nos interesa que la Academia sea nacional por razones de prestigio o realmente el tema es el apoyo económico? Tengo entendido que no es tan tremendo teniendo en cuenta el presupuesto; lo que si nos preocupa es el tema económico de cómo solventar las actividades de la Academia. La situación pasa por tratar de resolver eso y no que nos pongan la etiqueta de “Nacional”, porque mientras dure la gestión del Secretario de Cultura no la vamos a ver, por lo tanto, su renuncia sería hacerle un favor al Secretario de turno. Yo creo que hay que resolver el tema económico de la Academia por la calidad de los trabajos que tenga o cómo se haga conocer a tal punto que algún día nos digan de incorporarnos y no que nosotros tengamos que rogar.

AC. ARNAUD: El tema económico es importante, pero podría ser solucionado si se consigue un “padrino” o “sponsor” importante y más importante que la partida del gobierno. La experiencia me señala que las 21 academias nacionales rechazan, apartan a toda academia que no sea nacional por más importantes que sean y sean miembros de las propias academias nacionales. Les voy a dar un ejemplo, en este momento la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas ha lanzado un proyecto para el bicentenario de una publicación de que cada academia nacional exponga en su materia. Lo que ha ocurrido en este centenario y yo me acerqué a esa academia para decirles que el tema de medio ambiente es muy importante pero no es academia nacional. Hay una debilidad jerárquica.

AC. PRESIDENTE: El tema como ustedes ven es de suyo complejo, porque hay muchos criterios, el que usted acaba de dar es un argumento que no puedo dejar de suscribir en un aspecto, si la Academia de Francia es nacional o internacional o es nada no importa, es la Academia de Francia. En ese sentido si nosotros lográramos que la Academia del Mar por su

propia actividad tuviera relevancia respeto y nivel, nos llamarían. La segunda observación que se señaló es la económica, aunque no es sustancial.

AC. AGIS: Yo estoy preocupado por su decisión, yo creo que no hay un motivo para que usted presente la renuncia por esta decisión porque hay más responsabilidad de nuestro Comando en Jefe de la Armada que suya. Esto es así porque usted hizo el pedido y se va, el nivel suyo intelectual y su trascendencia pública no es la nuestra, nos dejaría desarmados y la mayor responsabilidad es del que dijo que nos quedaríamos tranquilos que se va a nacionalizar, yo creo que la acción encabezada por usted hay que llevarla al Comando en Jefe de la Armada, pero no con su renuncia, perdemos nosotros, pierde la Academia del Mar.

AC. PRESIDENTE: Les agradezco mucho, pero esa decisión la voy a tomar yo, voy a escuchar todas y cada una de las observaciones y las voy a tomar en cuenta y lo voy a pensar y no voy a tomar una decisión intempestivamente.

AC. DE LAS CARRERAS: Yo le rechazo su renuncia.

AC. PRESIDENTE: Señores, muchas gracias.

Sin otro particular, se levanta la reunión.