

Santos, Aldo, "¿Para qué queremos la Interoceánica Sur?", *Noticias Ser*, Lima, Perú, 19 de septiembre de 2007.

Consultado en:

<http://www.noticiasser.pe/19/09/2007/puno/¿para-que-queremos-la-interoceanica-sur>

Fecha de consulta: 22/04/2014.

Las movilizaciones del mes de julio pasado, exigiendo la licitación del tramo V de la carretera Interoceánica Sur en Puno, dejaron de lado un aspecto tan o más importante que la sola ejecución de dicho proyecto vial; es decir la necesidad de discutir un proyecto de desarrollo regional, que considere las posibilidades para maximizar los beneficios que pueda traer tal

Las movilizaciones del mes de julio pasado, exigiendo la licitación del tramo V de la carretera Interoceánica Sur en Puno, dejaron de lado un aspecto tan o más importante que la sola ejecución de dicho proyecto vial; es decir la necesidad de discutir un proyecto de desarrollo regional, que considere las posibilidades para maximizar los beneficios que pueda traer tal obra vial.

Sin embargo, con paro o no, la Interoceánica Sur era y es una realidad, aunque pareciera que los puneños continuamos lejos de reflexionar sobre las ventajas que nos ofrecerá, y por supuesto también algunos impactos negativos. Por su lado, el Estado y sus diferentes niveles de gobierno tampoco han demostrado voluntad para potenciar las capacidades de importantes sectores económicos como el turismo, la producción truchícola, cafetalera, alpaquera, láctea, entre otras, de modo que éstos puedan dinamizar la economía regional y acerquen el desarrollo, a los bolsones de pobreza de la región, la mayoría de los cuales están concentrados en el sector rural que será atravesado por la Interoceánica.

Los dos únicos proyectos destinados a la mitigación de impactos y promoción del desarrollo económico, relacionados a la carretera son:

a) El denominado "Plan de Desarrollo de los Corredores Económico-Productivos del Sur Peruano 2006-2016", diseñado el año 2005 y dirigido por una Comisión Intergubernamental de Alto Nivel creada por Decreto Supremo N° 059-2005-PCM. Este

plan articulaba a 10 regiones del país, desde Ica hasta Tacna, con el objetivo de “desarrollar la capacidad productiva y exportadora y elevar las condiciones de vida de la población”. Sin embargo desde la desactivación del Consejo Nacional de Descentralización-CND, que presidía a dicha Comisión, el plan ha quedado encarpetaado en la Presidencia del Consejo de Ministros.

b) El segundo proyecto es el “Programa para la Gestión Ambiental y Social de los Impactos Indirectos del Corredor Vial Interoceánico Sur - tramos 2, 3 y 4” (2006-2008), cuyo financiamiento (US\$ 17.785 millones) proviene de un préstamo de la Corporación Andina de Fomento (US\$ 10 millones) y una contrapartida del gobierno peruano (poco más de US\$ 7 millones). Parte de este último monto ya venía invirtiéndose desde años anteriores, y por lo tanto no supone un gasto adicional para el gobierno.

El programa es más conocido como CAF – INRENA, y es conducido bajo una lógica centralista y limeña, y hasta hace muy poco, no contemplaba la participación directa de los gobiernos regionales. Actualmente se ha superado esta omisión, pero luego de más de año y medio de su ejecución, aún no se conocen los avances y beneficios producidos. Es más, para dar una idea de las contradicciones que contiene, se tiene que por ejemplo se deja en manos del INRENA la elaboración de un “Plan de Desarrollo Turístico”, cuando se sabe perfectamente que dicha instancia estatal no puede realizar tal tarea.

Asimismo, el presupuesto de dicho programa apenas si alcanza al 2% del valor total de la obra, para la mitigación de impactos directos, indirectos y para potenciar unidades productivas pensando en la exportación hacia Brasil u otros mercados. Esto podría interpretarse como el comprarle un auto de lujo a alguien que no sabe ni encenderlo. Caso contrario lamentablemente no se podrá sacar provecho a la carretera, y como dijo alguien “los puneños tendremos la Interoceánica solamente para bloquearla”.

Es urgente que las autoridades y la sociedad civil puneña tomen debida conciencia de estos hechos ya que si bien la carretera no es la solución a todos nuestros problemas, sí debe servir para implementar proyectos que nos permitan sacarle el máximo beneficio a los más de mil millones de dólares que costará. Actualmente existen plataformas como la Junta

Macroregional de Gobiernos Regionales, desde las cuales debería solicitarse al gobierno central una mayor inversión para la mitigación de impactos y mejora de las unidades productivas en el tramo V, que nos involucra directamente, y por supuesto, en los demás tramos que ya se vienen ejecutando. De lo contrario, sólo veremos pasar la carretera.