

# INICIATIVA IIRSA EN EL PERÚ

## NORMATIVIDAD RELACIONADA A LA INVERSIÓN, PROMOCIÓN O COFINANCIAMIENTO DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA <sup>1</sup>

**IIRSA** son las siglas de la plataforma de proyectos denominada “Integración de Infraestructura Regional Sudamericana” y es un acuerdo estratégico para la interconexión de las redes viales, energéticas y de telecomunicaciones suscrito por los doce países de la región. El proyecto es funcional y complementario al Plan Puebla Panamá; creando redes de interconexión física orientadas al comercio de mercancías y materias primas del sur al norte y uniendo también el atlántico.

Para IIRSA, los principales “obstáculos” son la Cordillera de los Andes, la Cuenca del Orinoco y la Selva Amazónica. En sus documentos oficiales se habla de integración de los pueblos y de una propuesta integral de ordenamiento territorial pero su real y único objetivo es la creación, mejoramiento o interconexión de las redes viales, energéticas y de telecomunicaciones del continente, en función de intereses comerciales. Como correlato, IIRSA propone la uniformización de la legislación de los 12 países para facilitar el funcionamiento de esta infraestructura y permitir la libre circulación de mercancías.

**su real y único objetivo es la creación, mejoramiento o interconexión de las redes viales, energéticas y de telecomunicaciones del continente, en función de intereses comerciales**

El nacimiento formal de la IIRSA fue el 1 de septiembre del 2000, sin embargo, la propuesta ya estaba diseñada entre las entidades financieras que la respaldan (CAF, BID y el FONPLATA), empresas transnacionales y el Brasil; de enorme influencia en todo el proceso.

El IIRSA está articulado en torno a diez ejes de integración y desarrollo, los cuales son definidos como **“franjas multinacionales que concentran flujos de comercio, actuales y potenciales”**<sup>2</sup>: El Eje Andino, Eje Andino del Sur, Eje del Capricornio, Eje del Amazonas, Eje del Escudo Guyanés, Eje Interoceánico Central, Eje Perú-Brasil-Bolivia, Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Eje del Sur, Eje MERCOSUR-Chile, cuatro de ellos involucran al Perú.



MAPA DE LOS EJES DE INTEGRACIÓN EN AMÉRICA DEL SUR

Proyectos emblemáticos de los últimos años en nuestro país, como la “Interoceánica Sur”, la carreta “IIRSA Norte”, o la privatización del Puerto de Paita, responden primordialmente a los objetivos predeterminados en estos “ejes” y no a una visión estratégica diseñada desde el Perú.

La infraestructura en si misma no es ni buena ni mala; responde a una determinada visión y sirve a ciertos intereses. Puede ser que las nuevas vías de transporte sean útiles para gran parte de la población; pero, a diferencia del Brasil, que busca integrarse de mejor manera al mercado mundial, en el Perú la iniciativa IIRSA es vista solo como una oportunidad de privatizar lo poco que le queda al Estado (puertos, aeropuertos, carreteras) o en el mejor de los casos un sistema de créditos para financiar viejos proyectos de interconexión interna.

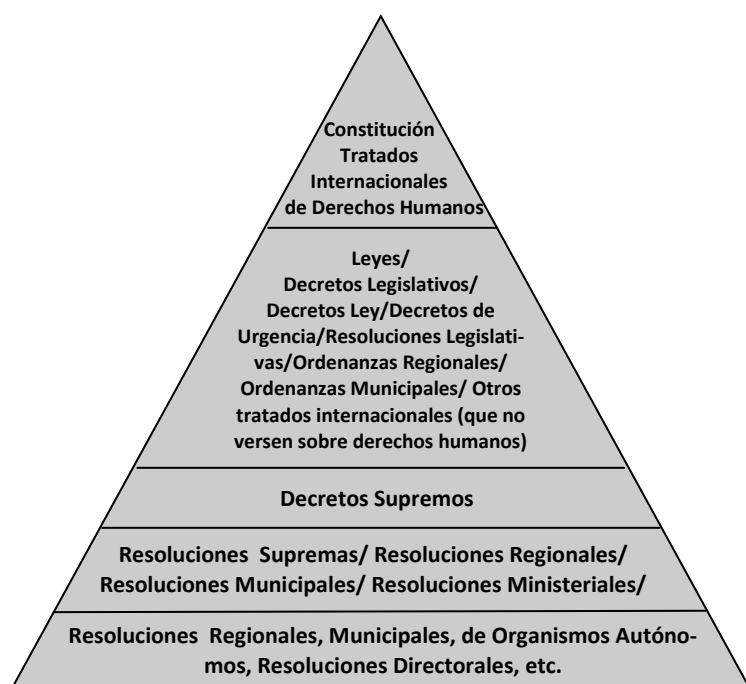
1 Incluye proyectos no directamente establecidos dentro de los acuerdos de IIRSA, pero complementarios a sus objetivos  
2 Disponible en Internet en: [www.iirsa.com](http://www.iirsa.com)

**IIRSA** no es solo una orientación general o una visión a futuro; es una cuestión tangible y cotidiana que está determinando gran parte de la política peruana de hoy en día. En relación a este acuerdo de infraestructura, se están promoviendo indiscriminadamente los biocombustibles, se han señalado ciertos proyectos como “prioridad nacional”, se han creado mecanismos de concesión acelerada, se flexibilizaron normas de protección ambiental o del patrimonio histórico y por supuesto, se han asumido endeudamientos y se han creado mecanismos de resguardo a las inversiones privadas con los recursos de todos los peruanos.

En este folleto presentamos solo una muestra de las principales normas del período 2008-2009 que dan cuenta de la importancia de este proyecto y de las principales líneas de acción del gobierno.

#### **Sobre el rango de las normas emitidas por el Estado peruano**

Conviene recordar que la jerarquía normativa en el Perú es la siguiente:



Como se podrá apreciar, la gran mayoría de decisiones reseñadas en este folleto implican decisiones con rango de ley:

- Leyes normalmente emanadas del Congreso de la República.
- Decretos Legislativos, normas con rango de ley emitidas por el Ejecutivo, previa delegación del Congreso de la República.
- Decretos Ley, normas emitidas por los gobiernos de facto.
- Decretos de Urgencia, normas extraordinarias de naturaleza estrictamente económica o financiera, emitidas por el Poder Ejecutivo.

## **NORMATIVIDAD RELACIONADA CON PROYECTOS IIRSA PERÍODO 2008 - 2009**

### **1.- Priorización de los proyectos vinculados a IIRSA**

**DECRETO SUPREMO 011-2008-MTC: (16/03/2008)**

**MODIFICAN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO**

En esta norma se priorizan los proyectos de modernización de los puertos de Paita, San Martín, Ilo, Pucallpa e Iquitos y se establece el rol de las autoridades portuarias regionales en el proceso. Los puertos de Paita, Iquitos y Pucallpa en particular son previstos como prioridades del diseño de IIRSA y facilitan la circulación de grandes embarcaciones que llevarían mercancías hasta las carteras de IIRSA Norte e IIRSA centro. Este transporte mediante hidrovías y carreteras se conciben como “vías intermodales” de comercio.

**LEY 29207: (25/03/2008)**

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA TRANSCONTINENTAL “BRASIL - PERÚ” ATLÁNTICO - PACÍFICO (FETAB)**

Mediante esta ley se ha avalado la construcción de una línea ferroviaria que interconecta Cruceiro do Sol, Localidad Fronteriza del Estado de Acre, con el Océano Pacífico, abarcando las regiones peruanas de Ucayali, Huánuco, Pasco San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura. El Proyecto amenaza pueblos indígenas en condición de aislamiento voluntario que habitan la Reserva Isconahua y la Zona Reservada “Sierra del Divisor”, fronteriza con Brasil.

**DECRETO DE URGENCIA Nº 047-2008: (18/12/2008)**

**DISPOSICIONES EXTRAORDINARIAS PARA FACILITAR LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS QUE PROMUEVA EL GOBIERNO NACIONAL EN EL CONTEXTO DE LA CRISIS FINANCIERA INTERNACIONAL**

En esta norma se declaró como necesidad nacional y de ejecución prioritaria para PROINVERSION, los procesos de promoción de inversión privada vinculados con:

- Concesión de los puertos de Paita, Yurimaguas e Iquitos (Eje Amazonas, acceso a la Hidrovía del Huallaga-Marañón)
- Concesión de los puertos de San Martín (Pisco), Salaverry, Pucallpa (Eje Amazonas, acceso a la Hidrovía del Ucayali)
- Aeropuertos regionales (son parte de las prioridades de IIRSA también)
- Carretera IIRSA Centro (Conexión entre el Evitamiento Ramiro Prialé y la ciudad de Pucallpa).
- Los proyectos especiales Chavimochic y Majes, entre otros.

#### LEY 29309: (31/12/2008)

**DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA CONTINUACIÓN Y CULMINACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN Y ASFALTADO DE LOS TRAMOS 2, 3 Y 4 DEL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ - BRASIL (IIRSA SUR)**

Con esta Ley el Estado asume la obligación de garantizar la continuidad de la carretera IIRSA Sur en los tramos Urcos - Puente Inambari, Puente Inambari – Iñapari y Puente Inambari – Azángaro; toda vez que no se habrían cubierto la totalidad de obras necesarias en estos tramos con el 100% de los pagos acordados originalmente con los concesionarios (ODEBRECHT).

Con la norma se autoriza un gasto adicional para que el Ministerio de Transportes modifique los contratos con los concesionarios o establezca una nueva concesión. Finalmente se optó por mantener la Asociación Público Privada (APP) que otorga la concesión por 25 años para la construcción, operación y mantenimiento del corredor vial en su conjunto.

#### DECRETO DE URGENCIA Nº 010-2009: (29/01/2009)

**DECLARAN DE NECESIDAD NACIONAL Y DE EJECUCIÓN PRIORITARIA DIVERSOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN EL CONTEXTO DE LA CRISIS FINANCIERA INTERNACIONAL**

Entre los proyectos priorizados se encuentran:

- Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Tingo María - Aguaytía - Pucallpa.
- Rehabilitación de la carretera Tarapoto - Juanjuí antes del SNIP.
- Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Dv. Tocache.

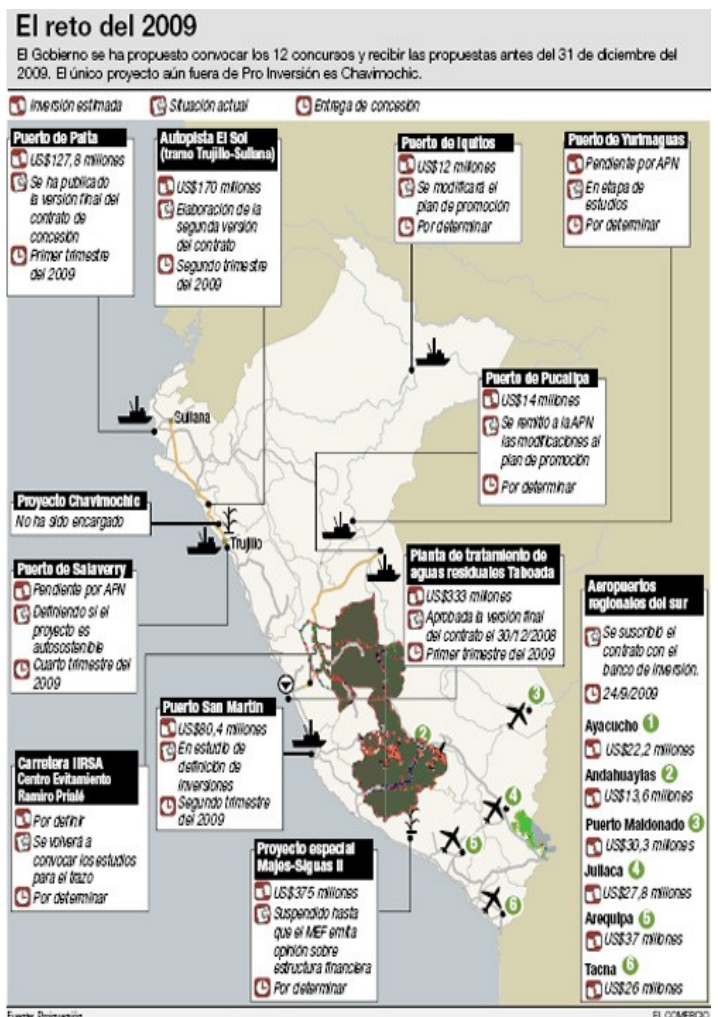
- Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Chongoyape - Cochabamba - Cajamarca.
- Rehabilitación de la carretera Tocache - Juanjuí
- Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Quinua - San Francisco.
- Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Santiago de Chuco - Shorey.
- Ampliación de frontera eléctrica en Loreto (10 proyectos).
- Ampliación de frontera eléctrica en San Martín (7 proyectos).
- Ampliación de frontera eléctrica en Cusco y Madre de Dios (6 proyectos)

## 2.- Modificaciones al Presupuesto y Endeudamiento Público

#### DECRETO LEGISLATIVO Nº 1012: (13/05/2008)

**APRUEBA LA LEY MARCO DE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS PARA LA GENERACIÓN DE EMPLEO PRODUCTIVO Y DICTA NORMAS PARA LA AGILIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA.**

Esta norma crea un sistema de relaciones y obligaciones específicas de las diversas entidades promotoras,



reguladoras o ejecutoras de obras de infraestructura y servicios públicos (Ministerios, Gobiernos Regionales, Municipios, etc.) con el sector privado. Sus alcances van más allá de los proyectos de IIRSA, pero es un complemento importante de señalar en este resumen.

Si bien las APP ya existían como posibilidad jurídica, la norma incorpora algunos cambios:

- Establecen las atribuciones y funciones específicas de toda las entidades involucradas en los procesos de promoción de la inversión.
- Se agilizan requisitos para acelerar la ejecución de los proyectos (plazos cortos, silencio administrativo positivo, entre otras)
- Se ha incrementado de 3.8% a 7% del PBI el monto destinado al financiamiento que puede aportar el Estado Peruano para las APP.

#### DECRETO DE URGENCIA 026-2008: (26/06/2008)

**AUTORIZA AL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES A ASIGNAR 135 MILLONES DE NUEVOS SOLES DE SU PRESUPUESTO INSTITUCIONAL PARA CUMPLIR CON LOS CONTRATOS DE CONCESIONES DE LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA – IIRSA SUR (TRAMOS 1 Y 5) E IIRSA NORTE.**

Se modifica el presupuesto público para financiar obligaciones relativas a las carreteras IIRSA Norte e IIRSA Sur (tramo 1: Urcos –San Juan de Marcona y tramo 5 Juliaca-Ilo, Matarani- Azángaro).

Dicho fondo no irrogó un desembolso adicional sino una reorientación dentro del Plan de Inversiones del propio Ministerio de Transportes.

#### DECRETO DE URGENCIA Nº 045-2008: (15/11/2008)

**DISPONEN MEDIDAS ECONÓMICO FINANCIERAS PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DE LAS OBRAS DEL TRAMO 2 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL. AUTORIZANDO AL MINISTERIO DE TRANSPORTES A USAR HASTA 160 MILLONES DE DÓLARES DE SU PRESUPUESTO INSTITUCIONAL PARA ESTE FIN.**

Nuevamente se permite una modificación del presupuesto del Ministerio de Transportes para atender obligaciones de obras complementarias y supervisión no previstas inicialmente en los estudios de factibilidad del tramo Urcos-Inambari.

#### A cartera llena

Pro Inversión se ha puesto este año como objetivo adjudicar los 11 proyectos prioritizados como Asociaciones Público Privadas (APP). Además tiene otros proyectos en cartera que también deben salir a la luz en el 2009.



#### DECRETO SUPREMO Nº 181-2008-EF: (31/12/2008)

**SE APROBÓ LA OPERACIÓN DE ENDEUDAMIENTO EXTERNO ACORDADA CON LA CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (CAF), HASTA POR TRESCIENTOS MILLONES Y 00/100 DOLARES AMERICANOS (US\$ 300 000 000,00) DESTINADA A FINANCIAR PARCIALMENTE LAS OBRAS FALTANTES DE LOS TRAMOS 2, 3 Y 4 DEL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO PERÚ - BRASIL (IIRSA SUR)**

Se aprueba un endeudamiento para contar con montos adicionales que permitan cubrir los proyectos relativos a los tramos 2, 3 y 4; a pesar de que estos fueron materia de las ampliaciones presupuestales ya señaladas en la Ley 29309 y en el Decretos de Urgencia 045-2008

#### DECRETO DE URGENCIA 025-2009: (05/02/2009)

**INCORPORA SETECIENTOS SETENTA Y DOS MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL CIENTO CUARENTA Y SEIS Y 00/100 NUEVOS SOLES (S/.772'652146.00), EN EL PRESUPUESTO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES PARA EL AÑO FISCAL 2009 PARA EL FINANCIAMIENTO DE LAS OBRAS FALTANTES EN LOS TRAMOS 2,3 Y4 DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO PERÚ-BRASIL (IIRSA SUR)**



En esta norma se elimina el procedimiento previo ante el INC para las concesiones que afecten bienes culturales de la nación y se permite que los propios concesionarios tramiten dicha autorización, una vez iniciada la obra. Se aplica también el silencio administrativo positivo.

### DECRETO SUPREMO 003-2009-ED

**REDUCE EL PLAZO PARA LA EXPEDICIÓN DE LA CERTIFICACIÓN DE INEXISTENCIA DE RESTOS ARQUEOLÓGICOS PARA ACELERAR LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADOS POR LOS DECRETOS DE URGENCIA 047-2008 Y 010-2009.**

Mediante este Decreto Supremo se establece que estas certificaciones (CIRA) se tramitarán en solo 15 días en lugar de los 30 previstos anteriormente; sin embargo no establece presupuestos adicionales o recursos extraordinarios para el INC.

## PROINVERSIÓN: el operador de IIRSA

PROINVERSIÓN es la Agencia de Promoción de la Inversión Privada. Es la entidad del gobierno, adscrita al Ministerio de Economía y Finanzas, que se encarga de promover la inversión de capitales privados por intermedio de licitaciones para grandes obras públicas.

### ¿Cuál ha sido su rol en los últimos años?

PROINVERSIÓN realiza actividades para la promoción de la inversión privada, cumpliendo un papel relevante en el proceso de privatización de las empresas públicas durante la década pasada. Su papel inicial de velar por los intereses del Estado ha ido variando de acuerdo a la normatividad que rige el país, hoy aparece como defensora de los intereses privados en perjuicio de los públicos.

Para el 2009 la prioridad de la labor de PROINVERSIÓN está concentrada en la puesta en valor, alquiler y concesión de puertos, aeropuertos, carreteras, terminales, entre otros. Brinda servicios pre y post privatización a los inversionistas, pero no a los directamente afectados.

### Puerto de Paita: así no se hace una concesión

La primera concesión de la lista de obras declaradas como "necesidad nacional" era el puerto de Paita. El 31 de marzo de 2009, PROINVERSIÓN entregó el puerto piurano al consorcio portugués-peruano "Terminales Portuarios Euroandinos" (TPE), el único de los tres postores que entregó su oferta técnica y económica. Algunos de los principales cuestionamientos son:

- Evaluación relámpago: TPE entregó su oferta el 31 de marzo por la mañana y a las 4 de la tarde se estaba anunciando el resultado.
- Cero riesgo: según el contrato firmado, el Estado le garantiza a la empresa una ganancia mínima de entre 16 mil y 27 dólares durante los primeros 10 años de operación. Es decir: si el negocio no va bien, todos los peruanos le daremos una compensación.
- Ganancia desproporcionada: la empresa se quedará con el 98% de sus ingresos netos mensuales, y pagará una "retribución" al Estado de solo 2% de los mismos.
- Ineficaz contra la crisis: por los plazos establecidos, la inversión en las obras que el puerto necesita recién empezará en el mejor de los casos dentro de 15 meses. Recordemos que el motivo para apurar la concesión ha sido la urgencia de inversiones frescas para evitar la crisis.

### DECRETO DE URGENCIA N° 020-2009: (31/01/2009)

**MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA AGILIZAR LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN CONTEMPLADOS EN EL DU 010-2009 FLEXIBILIZANDO LA CONTRATACIÓN DE CONSULTORÍAS PARA ELABORACIÓN DE EXPEDIENTES TÉCNICOS.**

En esta norma se crea un procedimiento excepcional, mediante un Comité Especial Ad-Hoc que diseña, dirige y planea la contratación de consultorías con plazos y exigencias menores para la elaboración del expediente técnico sobre proyectos de inversión relacionados a IIRSA priorizados en el Decreto de Urgencia 010-2009.

### DECRETOSUPREMO 038-2009-EF: (15/02/2009)

**MODIFICA EL REGLAMENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA – SNIP, PRECISANDO QUE LA OBLIGATORIEDAD DE CONTAR CON ESTUDIOS DE PRE-INVERSIÓN PARA LOS PROYECTOS EN EJECUCIÓN ANTERIORES AL SNIP, RIJA RECIÉN A PARTIR DEL AÑO FISCAL 2010**

De acuerdo al Sistema Nacional de Inversión Pública, los estudios de pre inversión comprenden el Perfil, el estudio de pre factibilidad y el estudio de factibilidad. Los dos últimos pueden exonerarse dependiendo de las características de cada proyecto.

Esta documentación debe ser evaluada por la Dirección General de Programación Multianual del Sector Público, a fin de registrar la iniciativa en el Banco de Proyectos, como requisito previo a la evaluación de dicho estudio. Luego de ello es que se declara la viabilidad, siempre que se verifique que el proyecto cumple con los requisitos técnicos y legales. Según el reglamento modificado, el D.S. 102-2007-EF, esto implica ser "socialmente rentable, sostenible y compatible con los Lineamientos de Política".

Con este Decreto Supremo se ha decidido eliminar todos estos requisitos para los proyectos de infraestructura actualmente en ejecución y aquellos promovidos en el marco de IIRSA .



**Forum  
Solidaridad  
Perú**

**Área de Integración Solidaria  
de Forum Solidaridad Perú**

Jr. Daniel Olaechea 175– Jesús María  
Teléfonos: 2612466-2617619  
E-mail: [psf@psf.org.pe](mailto:psf@psf.org.pe)  
[www.psf.org.pe](http://www.psf.org.pe)  
[www.seguimiento-iirsa.org](http://www.seguimiento-iirsa.org)

### INICIATIVA IIRSA EN EL PERÚ

**NORMATIVIDAD RELACIONADA A LA  
INVERSIÓN, PROMOCIÓN O  
COFINANCIAMIENTO DE LOS  
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA**

**Elaboración de Contenidos:  
Vladimir Pinto.  
Supervisión de Contenidos:  
Claudio Zapata  
Diseño y Diagramación:  
Claudia Berrios**