

SESIONES ORDINARIAS

2008

ORDEN DEL DIA N° 278

COMISION DEL MERCOSUR

Impreso el día 27 de mayo de 2008

Término del artículo 113: 5 de junio de 2008

SUMARIO: **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo con relación al Proyecto de Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), y otras cuestiones conexas. **Raimundi, Bisutti, García (S. R.) y González (M. A.)**. (3.426-D.-2007).¹

Dictamen de comisión

Honorable Cámara:

La Comisión del Mercosur ha considerado el proyecto de resolución de los señores diputados Raimundi y otros por el que se solicitan informes al Poder Ejecutivo sobre el Proyecto de Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana –IIRSA– y el accionar en ese marco; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que, a través del organismo correspondiente, se sirva informar lo siguiente con relación al Proyecto de Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y el accionar en ese marco:

1. ¿Cuál ha sido el cumplimiento del Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana que fue discutido y aprobado por las más altas autoridades de los países sudamericanos en diciembre del año 2000 y de la posterior Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005/2010?

2. ¿Cuáles han sido los avances en las obras establecidas en los distintos ejes de integración, en especial en aquellos que involucran al territorio de nuestro país, como el eje Mercosur-Chile, el eje Andino del Sur, el eje Capricornio, el eje Hidrovía Paraguay-Paraná y el eje del Sur?

3. ¿Cuáles han sido los avances en cada uno de los siete procesos sectoriales identificados por la iniciativa?

4. ¿Cuántos han sido los recursos financieros comprometidos por nuestro país en el marco de IIRSA, sean éstos en fondos públicos como en compromisos de avales para préstamos de los organismos financieros internacionales (CAF, BID, Fonplata)?

5. ¿Cuánto se ha incrementado nuestra deuda con estos organismos como consecuencia de la mencionada iniciativa?

6. ¿Cuál ha sido la política de interlocución con la sociedad civil en los diferentes países, para que sus demandas y aportes sean escuchados?

7. Detalle si los diferentes proyectos seleccionados cuentan con los correspondientes estudios de factibilidad económica, ambiental, social.

8. ¿Cuánto se ha pagado en concepto de consultorías a expertos privados en el marco de IIRSA?

Sala de la comisión, 14 de mayo de 2008.

Julián M. Obiglio. – Vilma R. Baragiola. – Julia A. Perié. – Fernando A. Iglesias. – Mariel A. Calchaquí. – María I. Diez. – Margarita Ferrá de Bartol. – Christian A. Gribaudo. – Daniel Katz. – Heriberto A. Martínez Oddone. – Norma E. Morandini. – Fabián F. Peralta. – Carlos A. Raimundi. – José M. Roldán. – Juan C. Vega. – Lisandro A. Viale.

¹ Reproducido.

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión del Mercosur, al considerar el proyecto de resolución de los señores diputados Raimundi y otros, luego de su estudio y haciéndole algunas modificaciones al respecto, cree innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hace suyos y así lo expresa.

Julián .M. Obiglio.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) busca impulsar la integración y modernización a través de megaproyectos en infraestructura física bajo una concepción regional del espacio sudamericano. Es un proyecto de alto contenido político, orientado supuestamente a crear sólidas bases sobre las cuales sustentar un proceso de integración regional para alcanzar una inserción competitiva, eficiente y equitativa de nuestra región en el contexto de la globalización.

IIRSA se sustenta –según sus impulsores– sobre dos ámbitos de acción fundamentales. En primer lugar, el ordenamiento espacial del territorio se realiza en función de los negocios y cadenas productivas con grandes economías de escala para el consumo interno de la región o para la exportación a los mercados globales. La infraestructura de energía, transporte y telecomunicaciones entonces se desarrollan a partir de esta concepción.

En segundo lugar, IIRSA impulsa transformaciones en los sistemas “regulatorios y normativos” de los países, lo que constituye el segundo pilar de la iniciativa. Se denominan “procesos sectoriales de integración”. Estas actividades, buscan implementar instituciones “independientes de presiones políticas, tanto de los gobiernos como de los actores afectados, reglas claras y estables que logren la transparencia en las decisiones, y la no discriminación entre los distintos actores”.

IIRSA tiene su origen en la Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur celebrada entre el 30 de agosto y el 1° de septiembre de 2000 en Brasilia por invitación del entonces presidente Fernando Henrique Cardoso, como complemento del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA). Los jefes de Estado puntualizaron en aquel momento que el impulso de la integración transfronteriza se fortalece por ser una resultante, entre otros factores, de la proximidad geográfica, de la identidad cultural y de la consolida-

ción de valores comunes. Sorprendentemente la propuesta inicial se mantiene aún hoy como meta por parte de gobiernos que han hablado de un modelo alternativo.

Los presidentes consideraron como prioritaria la identificación de obras de interés bilateral y regional. Los proyectos de infraestructura de integración deberían ser compartidos por los gobiernos, por el sector privado y por las instituciones financieras multilaterales, entre las que se destacan la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), los cuales proveerán el acceso de los países suramericanos a financiamientos de largo plazo. Para la consolidación de los objetivos propuestos por el IIRSA, y la puesta en marcha de diferentes proyectos se requieren de cuantiosas inversiones externas, dado el alto costo que demandan. Es en este contexto que los diferentes organismos multilaterales se han encargado de su financiación, mediante el otorgamiento de préstamos, los cuales irán aumentando la deuda externa de los países acreedores de los mismos.

El Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana fue discutido y aprobado por las más altas autoridades de los países suramericanos en diciembre del año 2000. El mismo contenía sugerencias y propuestas con un horizonte de diez años, para la ampliación y la modernización de la infraestructura física de América del Sur, en especial en las áreas de energía, transporte y comunicaciones con la finalidad de configurar ejes de integración y de desarrollo económico y social. Posteriormente se aprobó la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005/2010, con 31 proyectos estratégicos. El desarrollo de este Plan de Acción para la Integración Regional se llevaría a cabo empleando el enfoque de ejes de integración y desarrollo, complementando con la puesta en marcha de procesos sectoriales necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad del plan.

Los distintos ejes de integración conformados se constituyen de una cantidad muy variada de proyectos y con montos de inversiones de diversa magnitud, que varían de acuerdo a la integración que se quiera lograr en cada uno de los ejes (transporte, energética o en telecomunicaciones), así como de los intereses que definan a cada eje. Los dos ejes que presentan mayor cantidad de proyectos son el Andino y el Mercosur-Chile, que a su vez son los más consolidados en cuanto a integración económica, dado que ambos constituyen importantes bloques económicos.

La iniciativa que ya lleva siete años de funcionamiento y se desarrolla principalmente en el plano de lo técnico y burocrático, muy lejos de una necesaria transparencia y participación de los mecanis-

mos de control ciudadano y legislativo. La consolidación de estos megaproyectos, incrementará la deuda externa de los países sudamericanos, y beneficiará únicamente a las empresas capitalistas de los países industrializados.

Por todo ello, y constituyendo nuestro deber como legisladores colaborar en el control y vigilancia de las acciones gubernamentales, pongo este proyecto a disposición de mis pares solicitando su apoyo.

*Carlos A. Raimundi. – Delia B. Bisutti. –
Susana R. García. – María A. González.*

ANTECEDENTE

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios se sirva informar lo siguiente con relación al Proyecto Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y el accionar de dicho ministerio en ese marco:

1. ¿Cuál ha sido el cumplimiento del Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana que fue discutido y aprobado por las más altas autoridades de los países suramericanos en diciembre del año 2000 y de la posterior Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005/2010?

2. ¿Cuáles han sido los avances en las obras establecidas en los distintos ejes de integración, en

especial en aquellos que involucran al territorio de nuestro país, como el eje Mercosur-Chile, el eje Andino del Sur, el eje Capricornio, el eje Hidrovía Paraguay-Paraná y el eje del Sur?

3. ¿Cuáles han sido los avances en cada uno de los siete procesos sectoriales identificados por la iniciativa?

4. ¿Cuántos han sido los recursos financieros comprometidos por nuestro país en el marco de IIRSA, sean éstos en fondos públicos como en compromisos de avales para préstamos de los organismos financieros internacionales (CAF, BID, Fonplata)?

5. ¿Cuánto se ha incrementado nuestra deuda con estos organismos como consecuencia de la mencionada iniciativa?

6. ¿Cómo se explica que no haya una política de transparencia en el proceso de integración propuesto y que resulta prácticamente inexistente la interlocución con la sociedad civil en los diferentes países, para que sus demandas y aportes sean escuchados? Esta situación permite, por ejemplo, que algunas de las carreteras propuestas no sean necesarias o que se podría promover el transporte alternativo por otros medios más sostenibles como es el caso de los ferrocarriles.

7. ¿Cómo se explica que gran parte de estos proyectos no tienen estudios de factibilidad económica, ambiental y social?

8. ¿Cuánto se ha pagado en concepto de consultorías a expertos privados en el marco de IIRSA?

*Carlos A. Raimundi. – Delia B. Bisutti. –
Susana R. García. – María A. González.*