



Rafael Valencia Dongo
Congresista por Arequipa

¿Postergar la Interoceánica? Definitivamente NO

En las últimas semanas se ha profundizado en Lima una campaña encabezada por Gustavo Guerra García, que plantea paralizar el Proyecto de la Interoceánica, es decir postergarlo hasta nunca; y como descentralista, impulsor de la integración regional y representante por Arequipa, no puedo sino pronunciarme una vez más. El Proyecto de la Interoceánica nace de un proceso convergente de alcaldes, empresarios y líderes regionales, también de una negociación entre los pueblos de Cusco y Puno acerca del trazo, así como de un esfuerzo de acuerdo estratégico con el Brasil en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

Para nosotros, está dentro de una estrategia macrosur con temas claves: impulso a las vocaciones productivas en base a la megadiversidad, retención y atracción de inversiones productivas, desarrollo de una infraestructura multimodal de comunicaciones y la internacionalización de la economía del sur. Lo cual permitiría reactivar la depresión en esta región, considerando la complementariedad de recursos en ese ámbito; y fortalecerlo en la geopolítica del centro-oeste de Sudamérica.

Insistimos en que la Interoceánica ocupa un lugar en una estrategia mayor para enfrentar el desarrollo; porque los adversarios de esa vía se preocupan en repetir que "no se oponen al proyecto", pero guardan silencio acerca de "cuál es su visión para el desarrollo del sur", y sospecho que carecen de una propuesta para nuestros pueblos. Si no, pregunten: ¿quién defiende su punto de vista en el sur?

El segundo gran tema son las llamadas "objeciones de orden técnico" al proyecto. Frente a éstas sostenemos que:

- No es adecuado proyectar costos y tráfico, olvidando que se trata de abrir un horizonte nuevo de comercio que tiene que ver fundamentalmente con la interrelación entre Bolivia, Brasil y Perú, e involucra a todos los departamentos del sur.
- Tampoco se han demostrado como técnicas las observaciones sobre la Ingeniería del proyecto, después de los debates que han sostenido con especialistas. Los opositores admiten que el razonamiento que aplican es de "manual"; y a nuestro parecer es extraño, pues correlaciona sólo volumen de tráfico con calidad de la vía; pero no incorpora lo obvio: clima y geografía.
- Menos técnico aun es sustentar los beneficios del proyecto (y en eso también pecan los estudios) sin considerar el impacto y las externalidades en todo el sur en su conjunto; que obviamente



"No pareciera racional poner el peor escenario, es decir, un extremadamente bajo tráfico, para luego estimar el mayor financiamiento posible, y finalmente concluir que el Perú tendrá que desembolsar US\$100 millones anuales y llegar a sumar más de mil millones"

te generarán empleos e impuestos.

En la estrategia de desarrollo del sur se trata de potenciar eslabonamientos productivos para una oferta exportable y competitiva, susceptibles de fortalecer para promover y contestar a nuevos socios comerciales. Tales actividades cubren una amplia gama intensiva en mano de obra: forestal, agraria, ecoturismo, manufactura, hidrobiológicos y minería metálica y no metálica. Por tanto, hay que proyectar costos y beneficios sobre posibilidades potenciales de diez departamentos y no limitarse a algunos de ellos.

Curiosamente, los opositores del Proyecto no expusieron sus observaciones a estudios terminados, y que ellos conocían hace un buen tiempo, y recién los exponen con la licitación en proceso. Al parecer, todos aquellos que aparecen hoy como "técnicos experimentados y avisados" no lo eran tanto ayer, cuando cumplían funciones de responsabilidad.

Finalmente está el tema del contrato y el financiamiento, la forma de participación pública privada (con virtudes reconocidas internacionalmente y

usada en varios proyectos en obra) y la decisión de asociación estratégica con el Brasil. Aquí el tema clave es que si no se logra el suficiente tráfico, como para lograr el mantenimiento y repago de la vía, el Estado tendría que financiar el diferencial a partir de sus recursos.

● No pareciera racional poner el peor escenario, es decir, un extremadamente bajo tráfico, para luego estimar el mayor financiamiento posible, y finalmente concluir que el Perú tendrá que desembolsar US\$100 millones anuales y llegar a sumar más de mil millones. Eso es efectista, cuando no terrorismo centralista y tecnocrático.

● También es poco serio, y parece demagógico, suponer que sea posible disponer otros usos y aplicaciones alternativos para esos recursos disponibles de inversión en la Interoceánica, pues son facilitados en el marco de un acuerdo internacional de finalidad expresa.

De nuevo los objetores se equivocan y apuestan en el sentido contrario de la historia, pues el desarrollo descentralizado es posible y es necesario. Afirmo pues que la Interoceánica debe hacerse ahora por decisión política de los pueblos del sur, y aun así queda mucho por hacer, pues una carretera no soluciona todo. Al tiempo que será un pago de la enorme deuda social que se tiene con el sur y que comprometería eventualmente impuestos generados por los proyectos mineros y energéticos en el sur.

Frente a la Interoceánica no debemos ser ni ciegos ni centralistas, tampoco timoratos. En ningún caso nos oponemos a cualquier fiscalización necesaria en el proceso de ejecución, monitoreos rigurosos y correcciones sobre el terreno. Pero afirmamos que las propuestas no lo son al margen de una perspectiva de desarrollo descentralista, que recoja una visión compartida; y que defenderé este punto de vista y haré mi mejor esfuerzo en favor del bienestar de mis conciudadanos del sur.