



NACIONES UNIDAS



I . I . R . S . A
INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

Problemas principales de la integración y el desarrollo de la infraestructura física

Panelista: Pitou van Dijck

Material del Curso

“Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Sudamericana”

Santiago, Chile - 6 al 10 de octubre de 2008

En caso de ser citado por favor mencionar la fuente

Problemas Principales de la Integración y el Desarrollo de Infraestructura Física

Dr Pitou van Dijck
Centro de Estudios y Documentación Latinoamericano
CEDLA
Universidad de Amsterdam

¿Es la integración física el punto de llegada o el comienzo de un proceso más profundo de integración?

Integración es esencialmente un proceso de base de mercado que se puede estimular a través de



- > liberalización del comercio multilateral y preferencial
 - > facilitación del comercio
 - > creación de capacidad
- > inversión en infraestructura

La integración física llama nuevamente la atención al nivel mundial en el proceso de globalización

El comercio internacional y la producción para el mercado mundial cada vez exigen nuevos esfuerzos en cuanto a la infraestructura y una política económica

¿Cuál es la experiencia de otras regiones (Unión Europea- UE)?

En ningún otro lugar del mundo el proceso de integración entre países vecinos se ha perseguido tanto, por tanto tiempo, entre un número de países tan elevados y de manera tan global.

Desarrollo de infraestructura (particularmente la infraestructura de carreteras) ha sido un componente crítico de los programas de apoyo de la UE

destinados a los países candidatos a la adhesión

como solución a los desequilibrios regionales

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)
Fondos Estructurales y Fondo de Cohesión
Programa Phare

En todos estos casos, los fondos para financiar la infraestructura se hicieron disponibles en el contexto de un plan fundamentalmente amplio y centrado en facilitar la integración y la convergencia.

Los amplios programas de infraestructura europeos abarcan no sólo la construcción de carreteras, sino también **los** proyectos viales y fluviales.

Sin embargo, se debe mencionar que algunas de las mayores iniciativas para crear corredores de transporte no se iniciaron en el ámbito de la UE pero por parte de los estados miembros mismos.

La UE y los Estados miembros tienen a su disposición
una reglamentación extensa en cuanto a una evaluación impacto ambiental.
una legislación bastante favorable para la protección del medio ambiente.

Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context
(UN-ECE Espoo, 1991)/
[Convenio sobre la Evaluación del Impacto Ambiental en un Contexto
Transfronterizo (UN-CEE Espoo, 1991)]

Protocol on Strategic Environmental Assessment (Kiev, 2003)/
[Protocolo sobre la Evaluación Ambiental Estratégica (Kiev, 2003)]

¿Es IIRSA una respuesta eficaz para el desarrollo de infraestructura de integración?

La eficiencia se puede enfocar según tres niveles distintos de ambición

Nivel 1

Eficiencia en términos de la creación de la infraestructura al nivel internacional

[Enfoque: Problemas de estimación los costos y impactos económicos a largo plazo; Asociaciones Público-Privadas]

Nivel 2

Eficiencia en términos de generación de integración y convergencia económica.

[Enfoque: papel de 'plan regional']

Nivel 3

Eficiencia en términos de generación desarrollo ambientalmente sostenible

[Enfoque: papel de Evaluación Ambiental Estratégica y Plan de Acción Estratégico]

¿Cuáles son sus fortalezas y cuáles son sus debilidades?

Fortalezas

- > Impacto potencial alto con poca inversión
- > Operar con la Agenda Consensuada y evitar burocracia complicada
 - > Amplias posibilidades de financiación

Debilidades/Riesgos

- > Evaluación Ambiental Estratégica reducido y limitado
 - > Papel de la planificación regional no es claro

¿Es positivo operar con tres instituciones financieras?

Gracias

Pitou van Dijck

P.vanDijck@cedla.nl

www.cedla.uva.nl