

Sección I: Aspectos generales de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

I.1 Objetivos y antecedentes

IIRSA es una Iniciativa multinacional, multisectorial y multidisciplinaria que involucra a los doce países de América del Sur, en la cual participan los sectores de transporte, energía y telecomunicaciones, involucrando aspectos económicos, jurídicos, políticos, sociales, culturales y ambientales.

La Iniciativa tiene como objetivo principal el desarrollo de la infraestructura regional en un marco de competitividad y sostenibilidad crecientes, de forma tal de generar las condiciones necesarias para alcanzar en la región un patrón de desarrollo estable, eficiente y equitativo, identificando los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales necesarios y procurando mecanismos de implementación que fomenten la integración física a nivel continental en los próximos diez años.

Debe su origen a la Reunión de Presidentes de América del Sur realizada en agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia, República Federativa de Brasil, en la que los mandatarios de la región acordaron realizar acciones conjuntas para avanzar en la modernización de la infraestructura regional y en la adopción de acciones específicas para promover su integración y desarrollo económico-social.

Tal compromiso se tradujo en un *Plan de Acción*, formulado en la reunión de Ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones de América del Sur, Montevideo, diciembre de 2000, el cual se ha constituido como marco de referencia para el desarrollo de las actividades de IIRSA. A partir de allí, sus objetivos, alcances y mecanismos de implementación han sido validados y fortalecidos sucesivamente en diferentes reuniones de Ministros¹, y por parte de los Presidentes en su encuentro en la ciudad de Guayaquil, Ecuador, en julio de 2002, otorgándole a IIRSA un amplio apoyo político y técnico.

I.2 Principios orientadores de IIRSA

En los inicios del siglo XXI, la integración física y la modernización-desarrollo de la infraestructura regional son concebidos como elementos centrales para estimular la organización del espacio suramericano y el crecimiento económico sustentable de sus países.

¹ Se han realizado a la fecha seis reuniones de Ministros: 1) Santa Cruz de la Sierra, República de Bolivia, el 27 de abril de 2001; 2) Buenos Aires, República Argentina, entre el 9 y 10 de diciembre de 2001; 3) Brasilia, República Federativa de Brasil, entre el 26 y 27 de mayo de 2002; 4) Caracas, República Bolivariana de Venezuela, desarrollada el 2 de julio de 2003; 5) Santiago, República de Chile, entre el 4 y 5 de diciembre de 2003; y 6) Lima, República de Perú, entre el 23 y el 24 de noviembre de 2004.



En efecto, el fracaso relativo verificado en la región en relación a la consolidación de su desarrollo económico con equidad social a partir de las reformas de los años 90 ha permitido avanzar en la percepción de que su desarrollo sustentable requiere como condición necesaria la adopción de políticas de integración progresivas que permitan articular las ventajas comparativas y competitivas de nuestros países de manera de poder insertarse estratégicamente en el comercio internacional.

La idea rectora es que Suramérica sólo podrá crecer de manera sostenida si incrementa su competitividad: aumentar la productividad de nuestras economías, en un contexto de equidad distributiva, es el principal desafío político y económico que la región enfrenta.

De esta forma, prima en la actualidad la concepción generalizada de que una región más fuerte y cohesionada económica, social y físicamente podrá avanzar de manera eficaz en la superación de los obstáculos para su desarrollo. En un contexto de asimetrías internacionales diversas, la integración resulta clave para el logro de ganancias comerciales-financieras de los países suramericanos, para articular física y económicamente al continente suramericano y para conseguir una adecuada inserción en el contexto internacional.

La visión de la infraestructura como elemento clave de integración está basada en la noción de que el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones pueda generar un impulso definitivo a la superación de barreras geográficas, el acercamiento de mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas, siempre que se desarrolle en un contexto de apertura comercial y de inversiones, de armonización y convergencia regulatoria y de cohesión política creciente.

La integración de infraestructura permitirá la articulación del territorio para facilitar el acceso a mercados en dos dimensiones: el acceso de materias primas (intra y extrarregionales) a centros de producción y el acceso de la producción a los centros de consumo. Resulta claro que el inadecuado desarrollo de infraestructura produce costos excedentes de carácter estructural para los negocios regionales, con una consiguiente reducción del número-calidad de los negocios viables desde un punto de vista económico-comercial.

El tema no debe ser visto, sin embargo, de manera aislada e independiente. Implica no sólo mejorar la infraestructura en sí (vial, portuaria, aeroportuaria, fluvial, etc.) sino concebir un proceso logístico integral que incluya el mejoramiento de los sistemas y regulaciones aduaneras, de telecomunicaciones, los mercados energéticos, la tecnología de la información, los mercados de servicios de logística (fletes, seguros, almacenamiento y procesamiento de permisos, entre otros), y su desarrollo sostenible a nivel local.

Una rápida revisión de algunos de los principios orientadores definidos por los Ministros da una clara noción de los objetivos y alcances de la Iniciativa:



1. **Regionalismo abierto:** es preciso reducir al mínimo las barreras internas al comercio y los cuellos de botella en la infraestructura y en los sistemas de regulación-operación que sustentan las actividades productivas de escala regional. Al mismo tiempo que la apertura comercial facilita la identificación de sectores productivos de alta competitividad global, la visión de América del Sur como una sola economía permite retener y distribuir una mayor parte de los beneficios del comercio en la región y proteger a la economía regional de las fluctuaciones en los mercados globales.
2. **Ejes de Integración y Desarrollo:** representan una referencia territorial para el desarrollo sostenible amplio de la región. Este ordenamiento y desarrollo armónico del espacio facilitará el acceso a zonas de alto potencial productivo que actualmente se encuentren aisladas o subutilizadas debido a la deficiente provisión de servicios básicos de transporte, energía o telecomunicaciones. Los Ejes de Integración y Desarrollo representan una referencia territorial para el desarrollo sostenible amplio de la región.
3. **Sostenibilidad económica, social, ambiental y política:** el proceso de integración económica del espacio suramericano será sostenible si alcanza tal objetivo en los cuatro ámbitos mencionados.
4. **Aumento del valor agregado de la producción:** conformar cadenas productivas en sectores de alta competitividad global, capitalizando las ventajas comparativas de los países y fortaleciendo la complementariedad de sus economías.
5. **Tecnologías de la información:** el uso intensivo de las más modernas tecnologías de informática y comunicaciones permite promover una transformación total de los conceptos de distancia y espacio a fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región y acercar la economía suramericana a los grandes motores de la economía mundial. La difusión y uso intensivo de estas tecnologías apoya una transformación no sólo de los sistemas productivos de la región, sino también del funcionamiento general de la sociedad, incluyendo los sistemas educativos, la provisión de servicios públicos y de gobierno, y la organización misma de la sociedad civil.
6. **Convergencia normativa:** otro requisito para viabilizar las inversiones en infraestructura regional es lograr una convergencia normativa, incluyendo la convergencia de visiones y programas de los países.
7. **Coordinación público-privada:** los desafíos del desarrollo de la región plantean la necesidad de coordinación y liderazgos compartidos entre los gobiernos (en sus distintos niveles) y el sector empresarial privado, incluyendo tanto la promoción de asociaciones estratégicas público-privadas para el financiamiento de proyectos de inversión, así como consultas y cooperación para el desarrollo de un ambiente regulatorio adecuado para la participación significativa del sector privado en las iniciativas de desarrollo regional e integración.



En definitiva, IIRSA busca así establecer mecanismos para superar los obstáculos al crecimiento e impulsar el desarrollo y la integración económica de la región mediante innovaciones metodológicas y financieras para el establecimiento de conexiones de transporte, energía y telecomunicaciones entre mercados y áreas de alto potencial de crecimiento o zonas aisladas que ofrecen ventajas comparativas de orden social, natural y/o cultural.

1.3 Plan de Acción de IIRSA

Sobre la base de los preceptos y principios orientadores definidos, los Ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones de los doce países elaboraron un Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, en el que primó el enfoque de ***Ejes de Integración y Desarrollo*** (EID), complementado por el desarrollo de acciones en materia de ***Procesos Sectoriales de Integración*** (PSI) a fin de mejorar la competitividad y promover el crecimiento sustentable de la región.

La idea es que a partir de una *Visión Estratégica* compartida entre los países, destinada a fomentar el desarrollo económico suramericano con equidad social, las acciones a encararse permitan identificar los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales para la implementación de la infraestructura básica a nivel suramericano, procurándose acciones conjuntas en tres planos diferenciados:

- ▶ la coordinación de planes e inversiones.
- ▶ la compatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales asociados.
- ▶ la generación de mecanismos innovativos de financiamiento público y privado.

En tal contexto, se definieron nueve (9) líneas de acción básicas:

1. Diseñar una visión más integral de la infraestructura

La visión de la Infraestructura para la Integración se centrará en el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las telecomunicaciones. Adicionalmente, contemplará también la interrelación con la infraestructura social, la ambiental y la vinculada a las tecnologías de la información basadas en el conocimiento. Esta visión deberá ser concordante con las posibilidades reales de financiamiento e inversión.

2. Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica a partir de la identificación de los ejes de integración y desarrollo regionales

De esta forma se procurará la mayor eficiencia en las inversiones que se implementen, coordinando los planes de obras de los diversos países y enmarcándolos en una visión estratégica de la integración que otorgue prioridad a las acciones en los grandes ejes de integración y desarrollo regional.



3. Modernizar y actualizar los sistemas regulatorios e institucionales nacionales que norman el uso de la infraestructura

Deberá ponerse el mayor énfasis en los aspectos regulatorios e institucionales, que muy frecuentemente no permiten que se utilice adecuadamente la infraestructura existente, especialmente al nivel de los pasos de frontera, los sistemas de transporte multimodal y el transporte aéreo. También se procurará avanzar en la armonización regulatoria y reglamentaria para permitir el desarrollo de nuevas inversiones y la optimización del uso de las existentes, y profundizar la modernización de las agencias públicas, sus procedimientos, tecnologías y recursos humanos, tomando en cuenta la promoción y protección de la competencia, la regulación basada en criterios técnicos y económicos, y la elaboración y puesta a disposición de información relevante.

4. Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los Estados

Apuntando a los objetivos de la integración regional, deberá avanzarse en la armonización de criterios para el diseño y la evaluación técnica, económica y ambiental integrada de los proyectos de infraestructura regionales, de modo de asegurar su sustentabilidad y minimizar los riesgos de discrecionalidad en la selección y apoyo a los mismos. Deben crearse los mecanismos para reforzar los efectos sinérgicos de aquellos proyectos de integración que sean complementarios, y para asegurar que los proyectos alternativos entre sí sean validados según sus propios méritos.

5. Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos

Se adoptará un enfoque proactivo en la consideración de las implicancias ambientales y sociales de los proyectos de infraestructura, estableciendo criterios propios y normas comunes, y coordinando acciones. Profundizando la ya rica experiencia de nuestros países en el diseño de proyectos de infraestructura nacionales y regionales, la consideración del medio ambiente se iniciará desde la misma concepción de las obras, enfocándolo como una oportunidad para el aprovechamiento integral y enriquecimiento de los proyectos, y no sólo desde el punto de vista de la mitigación de los impactos no deseados de los mismos.

6. Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional

Se buscará que las obras de infraestructura generen la mayor cantidad posible de impactos locales de desarrollo, evitando que sean sólo corredores entre los mercados principales.

7. Incorporar mecanismos de participación y consulta

Para la definición y selección de proyectos se procurarán mecanismos que hagan efectiva la participación y la contribución activa de las comunidades involucradas y del sector privado interesado en el financiamiento, construcción y operación de tales proyectos.



8. Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos

A partir del Mandato Presidencial de Brasilia al BID, la CAF y el FONPLATA, y de las experiencias desarrolladas en la pasada década, se establecerán mecanismos para la gestión y el financiamiento compartido de proyectos de integración física.

9. Estructurar esquemas financieros adaptados a la configuración específica de riesgos de cada proyecto

Este esfuerzo debe incluir la búsqueda de soluciones innovadoras entre los gobiernos y los organismos financieros multilaterales, que alienten la concurrencia del capital privado mediante estrategias comunes y soluciones e instrumentos creativos. Deberá procurarse que estas estrategias y soluciones atiendan a las características y preferencias de los mercados de capitales, al financiamiento de proyectos que constituyan oportunidades comerciales, y que provean una adecuada distribución de riesgos y beneficios entre los sectores público y privado participantes.

1.4 Mecanismos de implementación

La Iniciativa contempla mecanismos de coordinación directa entre los gobiernos, las instituciones financieras multilaterales de la región (Banco Interamericano de Desarrollo -BID-, Corporación Andina de Fomento -CAF- y Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata -FONPLATA-), el sector privado y la sociedad civil, de forma tal de lograr los objetivos multisectoriales propuestos.

IIRSA ha operado bajo los siguientes mecanismos institucionales:

- ▶ Un Comité de Dirección Ejecutiva (CDE);
- ▶ Un Comité de Coordinación Técnica (CCT); y
- ▶ Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs).

1.4.1 Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) - Nivel directivo

Este nivel está conformado por un Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) integrado por representantes de alto nivel (en general Ministros de Estado) designados por los gobiernos de América del Sur, pertenecientes a aquellas entidades que los respectivos gobiernos consideren pertinentes. El CDE tiene una Presidencia y dos Vicepresidencias.

La Secretaría del CDE es ejercida por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) y conformada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de



Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), según el Mandato de la Reunión Presidencial de Brasilia.

Las acciones del CDE tienen como objetivos básicos, el desarrollo y la aprobación de los planes de acción y lineamientos estratégicos de la Iniciativa; la recomendación de directrices destinadas a las estructuras competentes internas de los gobiernos; y la formulación de propuestas que puedan perfeccionar las iniciativas en proceso de implantación.

En base de ello, este Comité sugiere orientaciones de política en materia de coordinación de planes e inversiones; marcos regulatorios, reglamentarios e institucionales; y financiamiento mediante el análisis de las propuestas técnicas consensuadas surgidas de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) y propuestas por el Comité de Coordinación Técnica (CCT).

I.4.2 Comité de Coordinación Técnica (CCT) - Nivel técnico

Este nivel está conformado por un Comité de Coordinación Técnica (CCT) integrado por representantes del BID, la CAF y el FONPLATA.

El CCT tiene el papel de apoyar técnicamente a los países en todos los temas relacionados a IIRSA. En particular, actúa como facilitador de los procesos de discusión entre los países en los trabajos de definición de prioridades e identificación de proyectos y acciones estructurantes.

El CCT cuenta con una Secretaría, la cual está localizada en forma permanente en la sede del BID-INTAL (Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe) en Buenos Aires, Argentina.

I.4.3 Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) - Nivel técnico

Los GTEs constituyen el nivel de trabajo técnico de los gobiernos sobre la base de las directivas que surjan del CDE. Para ello, coordinan sus requerimientos con el CCT, el que da apoyo para gerenciar demandas técnicas y operativas ligadas al desarrollo de los trabajos que correspondan a cada Eje de Integración y Desarrollo y para cada uno de los Procesos Sectoriales de Integración aprobados por el CDE. Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) están integrados por funcionarios y expertos designados por los gobiernos de América del Sur, pertenecientes a aquellas entidades que los respectivos gobiernos consideren pertinentes.

Los GTEs analizan temas específicos para cada Eje o Proceso, tales como armonización y/o compatibilización de marcos normativos, métodos para la identificación y evaluación integrada de proyectos, estudio de los aspectos ambientales y sociales, acciones que impulsen el desarrollo de zonas de densificación económica abarcadas por el área de influencia del Eje respectivo, definición de mecanismos institucionales al nivel de cada gobierno para atender las acciones requeridas, entre otros.

Por su parte, la Iniciativa se ha estructurado en cada país bajo la figura de **Coordinaciones Nacionales**, quienes son las responsables del tratamiento técnico de las acciones establecidas en articulación con los distintos Ministerios y/o Comisiones Interministeriales.

1.5 Logros alcanzados

A través del trabajo conjunto de los países y las instituciones del CCT y en base al Plan de Acción definido, IIRSA ha concentrado sus esfuerzos en tres áreas principales:

- ▶ **Visión Estratégica de la Integración Física Suramericana:** se busca conformar una Visión Estratégica compartida entre los doce países, en la que se acuerden principios básicos y acciones futuras tendientes a garantizar el crecimiento económico sostenido de la región con eje en la equidad social, concibiendo a la integración física como una condición necesaria para el desarrollo, pero cuya sustentabilidad está ligada a transformaciones significativas en otras tres dimensiones claves: competitividad; calidad social, calidad ambiental y calidad institucional.
- ▶ **Ejes de Integración y Desarrollo (EID):** los EID son franjas geográficas multinacionales que concentran flujos de producción y comercio actuales-potenciales, en las cuales se busca optimizar la provisión de los servicios de infraestructura física (transporte, energía y telecomunicaciones) con el fin de apoyar la conformación de cadenas productivas y de esta forma estimular el desarrollo regional.
- ▶ **Procesos Sectoriales de Integración (PSI):** procura modernizar y actualizar los sistemas regulatorios nacionales que norman el uso de la infraestructura, buscando la armonización de políticas, planes y marcos legales e institucionales entre los países. Se trata de identificar los obstáculos de tipo normativo, institucional y operacional que dificultan el desarrollo de la infraestructura básica en la región, a fin de proponer y ejecutar Planes de Acción que permitan superarlos.

En tal contexto, los principales logros alcanzados por IIRSA en cada área de acción se resumen a continuación:

- ▶ En materia de la Visión Estratégica para la Integración Física Suramericana, las instituciones del CCT elevaron para consideración de los países una herramienta de trabajo para la construcción de una visión compartida.

Algunos de los avances conceptuales propuestos para la construcción de una visión compartida son los siguientes:

1. El desarrollo sustentable de la región debe enfocarse sobre cuatro dimensiones claves: competitividad, equidad social y calidad de instituciones e integración.



2. El desarrollo sostenible de Suramérica debe ser impulsado a través de una estrategia regional compartida por todos los países de la región, requiriendo un importante cambio de enfoque en la planificación de las acciones, que complementen la óptica del desarrollo en función de objetivos nacionales con el análisis de las dinámicas regionales y el diseño de intervenciones de alcance multinacional.
3. Abordaje con énfasis diferenciado según el grado de desarrollo de los sub-espacios:
 - Espacios emergentes: planificación de largo plazo de la infraestructura básica y proyectos integrados de infraestructura y unidades productivas.
 - Espacios con potencial de crecimiento: énfasis en los cuellos de botella y eslabones faltantes.
 - Espacios consolidados: énfasis en el nivel de servicio de la infraestructura, procesos sectoriales y perfeccionamientos institucionales para asociaciones público-privadas.
4. La importancia de la capacidad de planificación territorial en los países y en la región.
5. El valor estratégico de los procesos sectoriales de integración, incluso como precondition al desarrollo e implementación de proyectos de infraestructura. La convergencia normativa y la adecuación institucional-regulatoria, en especial en las áreas de transporte y energía, representan un tema de alcance estratégico para viabilizar la integración y la modernización de la infraestructura en la región.
6. Evolución de los requerimientos de infraestructura para impulsar el aumento de valor agregado de la producción en cada espacio.
7. Nuevo paradigma de implantación de proyectos de infraestructura sostenible en la Amazonía: articulación de acciones simultáneas de infraestructura, gestión ambiental y desarrollo social específicas para cada espacio.
8. Elementos de gestión estratégica: concentración de esfuerzos en proyectos y procesos de mayor impacto para el desarrollo sostenible.
9. Gestión estratégica de IIRSA: integración de esfuerzos sectoriales de las agencias financieras y de los países para aprovechar las oportunidades de desarrollo generadas por la infraestructura integrada.

Desde entonces, el trabajo de los países en IIRSA ha avanzado en la conformación de un planteamiento estratégico en proceso de consolidación, que incluye la Visión Estratégica Suramericana (VESA), las Visiones de Negocios de los Ejes, el análisis de la Cartera de Proyectos, y los avances en los Procesos Sectoriales de Integración.

En la actualidad, se destaca la necesidad de promover un espacio de reflexión y construcción de consensos al interior de los gobiernos en torno a los elementos de una visión estratégica. Tal proceso se beneficiaría con la participación en cada país de



expertos, formadores de opinión y representantes de grupos de interés que podrían enriquecer la discusión con sus aportes y perspectivas.

- ▶ En materia de EID, IIRSA ha verificado dos etapas diferenciadas:
 - a) de identificación, en la que se formularon las visiones de negocios de cada Eje de Integración y se relevó de manera general un portafolio de proyectos ligado a la integración física de los países.
 - b) de ordenamiento, en la que en base a una metodología de planificación territorial indicativa de mediano plazo consensuada entre los doce países se ordenó la cartera de proyectos en cuarenta agrupamientos, identificándose para cada uno de ellos su función estratégica, que justifica técnicamente al grupo en relación a los objetivos de la Iniciativa y el proyecto que representa el “cuello de botella”, el eslabón faltante de la red de infraestructura y/o el proyecto que potencia las sinergias horizontales-verticales² del grupo que de no ejecutarse impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo en beneficio de su desarrollo económico y social (proyecto ancla).

El proceso, liderado por los países y sus respectivas coordinaciones nacionales, ha permitido consensos de naturaleza técnica en relación al agrupamiento de proyectos de cada Eje, el establecimiento de factores de análisis y la evaluación de los grupos, bajo tres objetivos centrales:

- a) La comprensión más amplia de la contribución de cada grupo de proyectos al desarrollo sostenible, mediante la integración física.
- b) La vinculación más concreta entre la estrategia de integración y los proyectos en sus espacios.
- c) La identificación de los efectos de los grupos de proyectos sobre la sostenibilidad y la mejor funcionalidad logística del conjunto de inversiones.

Como resultado, el proceso de análisis ha permitido ordenar la cartera de proyectos en función de las dimensiones estratégicas definidas (agosto 2004), identificándose los grupos de proyectos que mayor impacto tienen en relación al *desarrollo sostenible* de sus áreas de influencia y mayor *factibilidad* poseen dada su viabilidad técnico-ambiental y/o la convergencia de prioridades políticas vigente. El detalle del proceso de planificación desarrollado y sus resultados son objeto del presente Documento.

² Los proyectos fueron agrupados por el criterio de *sinergia*. La sinergia es denominada *vertical* cuando el agrupamiento se da en virtud de las relaciones *input-output*, en una cadena sistémica funcional. Es *horizontal* cuando se refiere a la utilización de recursos comunes o por facilidad de implementación u operación. La sinergia del grupo de proyectos optimiza impactos y beneficios y favorece la promoción de las inversiones.



- ▶ En materia de Procesos Sectoriales, la Iniciativa desarrolló estudios de diagnóstico de carácter regional y propuso lineamientos de acción de corto, mediano y largo plazo para los siguientes Procesos Sectoriales de Integración:
 - Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
 - Sistemas Operativos de Transporte Aéreo
 - Facilitación de Pasos de Frontera
 - Sistemas Operativos de Transporte Marítimo
 - Integración Energética
 - Sistemas Operativos de Transporte Multimodal
 - Instrumentos para el Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional

Entre los avances verificados, se destaca:

- a) La realización de reuniones participativas multinacionales encaminadas a identificar y consensuar prioridades de acción.
- b) La coordinación con otras instituciones de carácter regional acerca de la discusión de los avances y las propuestas.
- c) La identificación de acciones a ser realizadas a nivel de los Ejes de Integración y Desarrollo.

La armonización y compatibilización de marcos regulatorios y reglamentarios es concebido por los países y las instituciones como un pilar fundamental para acelerar el proceso de desarrollo del Plan de Acción de la Iniciativa IIRSA, así como el logro de resultados concretos en el corto plazo. Los avances alcanzados deberán acentuarse en el futuro, en acompañamiento directo a las acciones encaradas en materia proyectos de infraestructura.

En definitiva, se entiende que IIRSA se ha instaurado como una “política de estado” en los doce países de la región, consolidándose como una instancia central para la construcción de una agenda común de acciones y proyectos para la integración física suramericana.



