



UNASUR

União de Nações Sul-Americanas
Union of South American Nations
Unie van Zuid-Amerikaanse Naties

COSIPLAN

Actividades

Informe de Actividades 2017

Consejo Suramericano
de Infraestructura
y Planeamiento





UNASUR

Unión de Naciones Suramericanas
União de Nações Sul - Americanas
Union of South American Nations
Unie van Zuid - Amerikaanse Naties

COSIPLAN

Actividades

Informe 2017

Comité de Coordinación Técnica



INTAL

Prólogo

“Tenemos que planificar pensando en las próximas generaciones”

En el marco de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) se han constituido doce Consejos Ministeriales Sectoriales. Cada uno de ellos es la vía para encausar la voluntad y el consenso de los países en la búsqueda de desarrollo con inclusión social.

En particular, el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) es el espacio en el que se definen y acuerdan, a través del diálogo y consenso entre las naciones, las estrategias y acciones para la implementación de la infraestructura necesaria para el crecimiento y desarrollo de la sociedad, en el ámbito de cada país y en el marco regional.

En el año 2012 los países miembros plasmaron esa voluntad en el Plan de Acción Estratégico (PAE) con un horizonte de diez años, para determinar los objetivos que orientarán las acciones del Consejo. A cinco años de vigencia del PAE, durante 2017 se realizó su revisión y actualización, poniendo el foco de nuestro trabajo en afianzar cada vez más el camino hacia la inclusión y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Como complemento de esta tarea se revisó la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, organizada en Ejes de Integración y Desa-

rollo, y que cuenta con más de quinientos proyectos. A su vez, se actualizó la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) que luego del proceso de revisión quedó conformada por 26 conectividades de alcance regional. La diversidad de proyectos, muchos de ellos en ejecución y con compromiso de finalización en los próximos cinco años, incluyen conectividades viales, ferroviarias, fluviales, puertos, transporte aéreo y energía. Todos ellos buscan la conformación de cadenas de valor que faciliten el proceso de integración y desarrollo sustentable.

La planificación es el eje estructurador del desarrollo. En esa línea el COSIPLAN ha constituido un Grupo de Trabajo para el desarrollo de un Sistema de Información Geográfica que se encuentra en línea desde 2015. Durante el año 2017 se acordó acrecentar la cantidad de capas de información y se avanzó hacia la consolidación de la plataforma de Información de Datos Espaciales (IDE). El objetivo es optimizar los procesos de actualización de la información geográfica y permitir la visualización de las principales infraestructuras y características del territorio de manera integrada para facilitar la planificación.

Los temas relacionados a la vinculación entre países a través de sus fronteras, como

mecanismo fundamental de integración, ha constituido a lo largo del año 2017 una de las piezas claves del trabajo conjunto. Se consensó avanzar decididamente en la “Planificación para la Integración y Desarrollo de los Territorios de Frontera”. Con la colaboración del BID-INTAL se ha iniciado la construcción de una plataforma digital que consolide la información de esos territorios. Esta herramienta permitirá articular y complementar proyectos, así como garantizar estándares que beneficien los procedimientos de generación de complementariedades en las cadenas de valor.

Para lograr todo lo explicitado, resultó fundamental la asistencia del Comité de Coordinación Técnica (CCT) del COSIPLAN, conformado por funcionarios del BID, CAF y FONPLATA. La Secretaría Técnica del CCT a cargo del Instituto para la Integración de

América Latina y el Caribe (INTAL) del BID, ha cumplido un rol clave para la ejecución del Plan de Trabajo del Consejo, ofreciendo un apoyo permanente y proactivo en la coordinación técnica y logística de las actividades, y en el desarrollo de productos tecnológicos y de conocimiento que brindan solidez y transparencia a las acciones del COSIPLAN.

Estamos convencidos que mucho se ha hecho, pero es titánico lo que hay que hacer: la responsabilidad no sólo está en el presente, debemos garantizar que las decisiones sean válidas para las próximas generaciones, por lo cual la tecnología e innovación deben ser parte fundamental de los proyectos. El derecho, la equidad, la libertad, no deben ser una declamación, se deben plasmar en desarrollo, bienestar y calidad de vida para cada suramericano.



A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive script that reads 'F. Álvarez de Celis'. The signature is written on a white background.

Fernando Álvarez de Celis

Subsecretario de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de Argentina
Presidencia Pro Témpace 2017-2018
UNASUR - COSIPLAN

Presentación

“América del Sur sigue apostando a la integración con foco en la inclusión social”

En el año 2000 los presidentes de la región decidieron sumar al BID, CAF y FONPLATA como Comité de Coordinación Técnica de la Iniciativa IIRSA para aportar con su conocimiento, asesoramiento y apoyo financiero a la concreción del objetivo de integración de la región a través de la infraestructura. Para facilitar este trabajo de coordinación, las instituciones del CCT crearon su Secretaría Técnica permanente en el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL), una unidad del BID con sede en la ciudad de Buenos Aires.

El rol del INTAL en COSIPLAN hace sentido con el principal desafío de la institución, facilitar el diálogo entre los países y apoyar las iniciativas que permitan avanzar hacia una integración profunda con inclusión y desarrollo.

Para llevar adelante esta misión resulta indispensable utilizar herramientas tecnológicas que, por un lado, sustenten el trabajo de planificación del Consejo, y por el otro, informen de manera transparente a la sociedad los avances y resultados alcanzados. Comprometidos con esos objetivos, desde INTAL desarrollamos e implementamos sistemas de información especialmente diseñados para cubrir estas necesidades. El Sistema de

Información de Proyectos, la reciente plataforma Pasos Suramericanos, el sitio web sobre Ejes de Integración y Desarrollo, y el propio sitio web del COSIPLAN, son los principales instrumentos que posee el Consejo para dar a conocer sus trabajos y motivar la participación de la sociedad civil.

Durante 2017 se realizaron actividades de altísimo contenido técnico y se desarrollaron importantes productos como parte del Plan de Trabajo del Consejo. Entre ellos, destaco el esfuerzo de coordinación y trabajo sostenido del equipo conformado por Argentina y Chile para implementar las acciones del Programa Territorial de Integración Túnel Binacional Agua Negra. Sin dudas, este es un ejemplo de cómo una obra de infraestructura binacional de gran complejidad puede ser aprovechada por las poblaciones de ambos países para ser más competitivos y generar desarrollo sostenible.

Otro caso es el de la Red de Expertos en Logística de Cargas, un tema transversal que definitivamente hay que atender de manera regional para generar políticas comunes, teniendo en cuenta la necesidad de optar por una red de transporte multimodal que responda a una nueva matriz productiva a la luz

de la Cuarta Revolución Industrial, y sea más eficiente en términos ambientales. Finalmente, mencionar una de las iniciativas más innovadoras de este año, el desarrollo de una plataforma digital sobre los pasos de frontera suramericanos. Con toda seguridad, una herramienta de estas características es lo que necesitamos para consolidar información oficial de especial utilidad, tanto para los planificadores como para los usuarios de los pasos y los habitantes de esas regiones, espacios que históricamente han sido relegados pero que son clave para la profundización de la integración entre nuestros pueblos.

Este enorme esfuerzo no sería posible sin el compromiso de los equipos técnicos de cada país, de distintas áreas de gobierno y también de niveles provinciales o regionales. La participación activa y permanente de funcionarios de los doce países en todas las actividades e iniciativas, refleja que la agenda de la integración está más vigente que

nunca. La intervención en esta publicación de ministros de ocho países de Suramérica, repasando el rol del COSIPLAN y mirando el futuro del continente, lo expresa claramente.

Quisiera agradecer una vez más a mis colegas de BID, CAF y FONPLATA la confianza depositada en el INTAL, dependiente del sector de Integración y Comercio del BID, para coordinar la contribución de las organizaciones a este proceso de integración. Para el Instituto representa un reconocimiento y también una gran responsabilidad.

América del Sur se enfrenta al desafío de construir una estrategia de desarrollo que incorpore las tecnologías disruptivas al objetivo de fortalecer su crecimiento y mejorar su inserción internacional, reduciendo la inequidad social. En el trabajo en equipo del presente año, hemos dado un paso adelante para nutrir esa esperanza.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gustavo Beliz', written in a cursive style.

Gustavo Beliz

Director del BID-INTAL
Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe
Secretaría del Comité de Coordinación Técnica del Foro Técnico IIRSA
UNASUR-COSIPLAN

- 4 Prólogo
- 6 Presentación
- 10 La conectividad suramericana

12 Plan de Acción Estratégico (PAE)

- 15 Antecedentes
- 15 Evaluación de medio término
- 16 Versión ajustada del PAE 2017-2022
- 21 Monitoreo y evaluación

22 La integración en marcha

- 24 Cartera de Proyectos
- 30 Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
- 40 Programas Territoriales de Integración
- 50 Transporte de Carga y Logística
- 58 Integración Ferroviaria
- 62 Planificación para la Integración y
Desarrollo de Territorios de Fronteras

- 72 Sistema de Información Geográfica
- 78 Comunicación y Difusión
- 88 Reuniones realizadas en 2017

90 La visión de los Ministros del COSIPLAN

- 92 Una responsabilidad compartida

110 El marco institucional del COSIPLAN

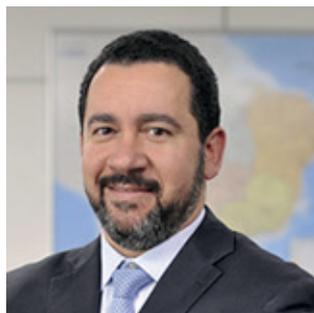
- 112 Creación
- 118 Objetivos
- 120 Funcionamiento
- 128 Áreas de trabajo
- 138 Aportes de la sociedad civil

-
- 142 Autores
 - Fuentes consultadas
 - 143 Sitios web
 - Siglas y abreviaturas

Los ministros del COSIPLAN ofrecen su visión de un continente mejor conectado a través de la infraestructura



Rogelio Frigerio
Ministro del Interior,
Obras Públicas y Vivienda
República Argentina



Dyogo Henrique De Oliveira
Ministro de Planeamiento,
Desarrollo y Gestión
**República Federativa
del Brasil**



Alberto Undurraga Vicuña
Ministro de Obras Públicas
República de Chile



**César Augusto
Peñaloza Pabón**
Viceministro de Infraestructura
República de Colombia

Los objetivos de conectividad suramericana para los próximos años deben estar basados en la modernidad y objetividad para el desarrollo, y desde el ámbito del COSIPLAN se deberá contribuir con abundancia de información territorial y complementariedad de proyectos referidos a los objetivos que tiene cada país y que deben confluir en una integración con carácter inclusivo y justo.

Creemos que en el marco del COSIPLAN se encuentra la experiencia acumulada y el potencial necesario para encarar principalmente la priorización de las infraestructuras fundamentales para el desarrollo y la integración, y en especial para las obras de largo aliento.

En los próximos 20 años, el comercio intrarregional así como el flujo de turistas será mayor y más intenso. El COSIPLAN debe apoyar la formación de corredores logísticos ferroviarios, viales y fluviales. Los análisis deben contemplar la necesidad de adaptar la modalidad de transporte al tipo de carga en un enfoque logístico integral, desde el origen hasta el destino.

También podría explorarse la posibilidad de que el desarrollo de la infraestructura genere nuevos flujos de comercio y de inversión. Los estudios no deben restringirse sólo a los aspectos vinculados a la infraestructura, sino que es necesario identificar nuevas oportunidades comerciales y de creación de empleo.

La conectividad sudamericana para los próximos 20 años ya debería sustentarse en el fortalecimiento de corredores con continuidad en su transitabilidad y con una organización encadenada desde la partida del turista o del transporte de carga mejorando los estándares técnicos, informativos, de control, seguimiento y seguridad.

Un desafío importante es contar con un consenso en los términos técnicos y normativos referidos a los estándares logísticos deseables para el buen funcionamiento de las conexiones suramericanas acompañados de los recursos necesarios de personal, de infraestructura y tecnológicos que se requieren a través de toda la cadena.

Entre los retos que identificamos para potenciar el papel del COSIPLAN a futuro, se encuentra el mejorar la disponibilidad de información no solo de los proyectos sino de los resultados finales de los esfuerzos en infraestructura. Con esto, se esperaría que la cooperación entre los países vaya más allá de la integración física y hacia una verdadera integración comercial.

El rol del COSIPLAN ha permitido que los países de América del Sur cuenten con un espacio para discutir, planear y ejecutar iniciativas orientadas a la integración regional por medio del desarrollo de la infraestructura.



Hon. David Patterson
Ministro de Obras Públicas
**República Cooperativa
de Guyana**

Una América del Sur plenamente integrada, con menos obstáculos para los viajes aéreos regionales, mayor conectividad terrestre y mayor participación y compromiso por parte de nuestros ciudadanos. Cuando la historia deba juzgar a esta generación de líderes, debemos destacarnos como agentes de paz, protectores del medio ambiente y constructores de un camino hacia la prosperidad económica sostenida.

Cuando pienso en hasta dónde hemos llegado en los últimos 17 años, nuestros éxitos y nuestra determinación, el futuro de la integración regional de Sudamérica me resulta promisorio y eso me llena de esperanza.



Bruno Giuffra Monteverde
Ministro de Transportes
y Comunicaciones
República del Perú

Una región adecuadamente conectada internamente y con otros continentes, con sistemas de transportes, comunicaciones y energía integrados, modernos, seguros y sostenible ambientalmente, en beneficio de sus ciudadanos.

Para ello, se requiere superar las barreras que dificultan el comercio internacional, modernizar la infraestructura de transportes, reducir los costos logísticos, integrar a la modernidad las zonas de pobreza y de frontera, ampliar los beneficios de la banda ancha a todos los segmentos de la población y armonizar las interconexiones ferroviarias en las fronteras, entre otros aspectos.



Víctor Rossi
Ministro de Transporte
y Obras Públicas
**República Oriental
del Uruguay**

El COSIPLAN tiene un desafío trascendente de cara a los próximos 20 años, en que deberá continuar su trabajo de revisión y ampliación de herramientas y metodologías de planeamiento territorial, para profundizar y perfeccionar las redes de infraestructura entre los países, dando respuesta en simultáneo a las necesidades de desarrollo de cada país y de los conjuntos de países.

Creemos que para que ello sea exitoso es necesario, desde el COSIPLAN, una visión estratégica de integración que privilegie la complementariedad de las infraestructuras regionales frente a la competencia cuando ello sea posible, evitando así realizar esfuerzos de inversión poco productivos.



Ricardo Menéndez
Ministro del Poder Popular de
Planificación y Vicepresidente
de Planificación
**República Bolivariana
de Venezuela**

En medio de la diversidad y reconociendo las diferencias en los enfoques nacionales de políticas públicas, la creación de la UNASUR y del COSIPLAN, con el apoyo y las experiencias del Foro Técnico de IIRSA ha permitido que, a través de la planificación conjunta, coordinada y de cooperación sea factible avanzar en el proceso de construcción de una visión integral de la región.

A ello se suma, la posibilidad de contribuir con infraestructura para una mejor conectividad, comunicaciones y dotación energética, mejorar los vínculos y oportunidades, generando insumos a los países de una planificación con sentido de desarrollo e inclusión social.



Plan de Acción Estratégico (PAE)

Antecedentes	15
Evaluación de medio término	15
Versión ajustada del PAE 2017-2022	16
Monitoreo y evaluación	21

Renovando el compromiso con la integración



El PAE es producto de un proceso de discusión y consensos realizado durante el año 2011. Fue aprobado por los ministros en la Segunda Reunión Ordinaria del COSIPLAN (Brasilia, noviembre de 2011) y ratificado por los Presidentes en la Sexta Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de la UNASUR (Lima, noviembre de 2012). Durante 2017, el COSIPLAN llevó adelante la revisión quinquenal del Plan de Acción Estratégico.

Antecedentes

Con la finalidad de alcanzar los objetivos que se propone, el COSIPLAN elaboró su primer Plan de Acción Estratégico (PAE) para el periodo 2012-2022, dando cumplimiento a la Declaración de los Presidentes Suramericanos en su Cuarta Reunión Ordinaria.

El PAE tiene como fundamento el Tratado Constitutivo de la UNASUR y el Estatuto y el Reglamento del COSIPLAN y reconoce los resultados alcanzados por la Iniciativa

IIRSA en materia de integración de infraestructura regional.

Para cada objetivo específico del COSIPLAN fue definido un conjunto de Acciones a ser ejecutadas a través de los Planes de Trabajo anuales, planes que son aprobados por los Ministros del COSIPLAN previo informe de avance sobre lo realizado durante cada gestión.

Evaluación de medio término del PAE

Al momento de la elaboración del PAE, el COSIPLAN estableció realizar una evaluación y adecuación del Plan a los cinco años de su puesta en marcha, a fin de adecuarlo al contexto internacional actual y alcanzar los objetivos inicialmente propuestos.

Este trabajo partió de la realización de un diagnóstico de cada una de las Acciones y continuó con la revisión, evaluación y ajuste del Plan a través de reuniones presenciales y virtuales con la participación de los doce países que integran el COSIPLAN.

La estructura del PAE se mantuvo tal cual la original, respetando las siguientes características:

- >> Para cada objetivo específico se definen las acciones necesarias para su cumplimiento.
- >> Para cada Acción se indican los productos esperados y el plazo o periodicidad de ejecución.
- >> Para avanzar en el cumplimiento de cada Acción, los Planes de Trabajo anuales definirán las actividades que serán realizadas.
- >> Se aclaran los casos en que el COSIPLAN coordinará con las otras instancias de UNASUR las cuestiones que sean necesarias para el cumplimiento de las Acciones.

Versión ajustada del PAE 2017 – 2022

OBJETIVO 1

Promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables, preservando el medio ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.

ACCIÓN 1.1 Planificación territorial

Perfeccionar el proceso de planificación territorial indicativa para la integración y el desarrollo del territorio suramericano.

>> **Producto:** Resultados de las actividades realizadas en los Objetivos 2 a 6 y sus respectivas Acciones. Las conclusiones de estos trabajos se presentan en un informe anual de actividades del COSIPLAN.

>> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.

>> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

OBJETIVO 2

Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura, con el fin de mejorar la calidad y esperanza de vida, y difundir entre el público en general los resultados de los emprendimientos del COSIPLAN.

ACCIÓN 2.1 Resultados socio-económicos de los proyectos

Recopilar información de los proyectos y del territorio donde se localizan que permita analizar los resultados del proceso de integración física en la población.

>> **Producto:** información de los territorios y los proyectos que los países prioricen para analizar sus resultados económicos y sociales.

>> **Plazo/Periodicidad:** En función del interés de los países.

>> **Estado de Avance a 2017:** No iniciado.

ACCIÓN 2.2 Participación social

Definir, en coordinación con el Foro de Participación Ciudadana de UNASUR, instancias de participación social en general, y de comunidades involucradas en acciones/proyectos específicos del Consejo, para recoger sus aportes e incorporarlos en la toma de decisiones del COSIPLAN.

>> **Producto:** Participación social activa de las comunidades involucradas en instancias del COSIPLAN.

>> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.

>> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 2.3 Estrategia de difusión del COSIPLAN

Difundir el trabajo desarrollado en el marco de COSIPLAN entre las comunidades gubernamentales, académicas, empresariales y sociales de América del Sur y a nivel global, utilizando nuevas tecnologías y estrategias modernas de comunicación.

>> **Producto:** Acciones de difusión de los trabajos del COSIPLAN.

>> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.

>> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

OBJETIVO 3

Desarrollar y aplicar metodologías de planificación territorial para la identificación e implementación de acciones complementarias a los proyectos de infraestructura de integración, con el objetivo de potenciar su impacto en el desarrollo de los territorios involucrados, considerando aspectos económicos, sociales y ambientales.

ACCIÓN 3.1 Lineamientos sobre programas territoriales de integración

Revisar y actualizar los lineamientos para la formulación de Programas Territoriales de Integración (PTIs) que complementen la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) y proyectos de la Cartera del COSIPLAN.

- >> **Producto:** Lineamientos actualizados para la formulación de Programas Territoriales de Integración.
- >> **Plazo/Periodicidad:** En función del interés de los países.
- >> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 3.2 Formulación de programas territoriales de integración

Formular Programas Territoriales de Integración (PTIs).

- >> **Producto:** Programas Territoriales de Integración (PTIs) aplicados a proyectos seleccionados por los países.
- >> **Plazo/Periodicidad:** En función del interés de los países.
- >> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 3.3 Metodología de evaluación ambiental y social con enfoque estratégico

Aplicar la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE).

- >> **Producto:** Metodología EASE aplicada a proyectos o Grupos de Proyectos seleccionados por los países.
- >> **Plazo/Periodicidad:** En función del interés de los países.
- >> **Estado de Avance a 2017:** En marcha. La última aplicación de esta metodología fue concluida en 2015.

ACCIÓN 3.4 Metodología de integración productiva y logística

Aplicar la Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg).

- >> **Producto:** Metodología IPrLg aplicada a proyectos o Grupos de Proyectos seleccionados por los países.
- >> **Plazo/Periodicidad:** En función del interés de los países.
- >> **Estado de Avance a 2017:** En marcha. La última aplicación de esta metodología fue concluida en 2011.

ACCIÓN 3.5 Metodología sobre gestión de riesgos de desastres

Aplicar la Metodología para la Incorporación de Gestión de Riesgos de Desastres en Proyectos de Infraestructura (GRD) en coordinación con el Grupo de Alto Nivel sobre Gestión Integral de Desastres de UNASUR.

- >> **Producto:** Metodología desarrollada y aplicada a proyectos o Grupos de Proyectos seleccionados por los países. Desarrollo e implementación de un programa de capacitación.
- >> **Plazo/Periodicidad:** En función del interés de los países.
- >> **Estado de Avance a 2017:** En marcha. La última aplicación de esta metodología fue concluida en 2016.

ACCIÓN 3.6 Cadenas económicas y sociales de valor

Aplicar la Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg) a Cadenas Económicas y Sociales de Valor.

- >> **Producto:** Metodología IPrLg aplicada en cadenas de valor seleccionadas por los países.
- >> **Plazo/Periodicidad:** En función del interés de los países.
- >> **Estado de Avance a 2017:** No iniciado.

OBJETIVO 4

Consolidar la Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (Cartera del COSIPLAN) y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

ACCIÓN 4.1 Cartera de proyectos

Actualizar la Cartera del COSIPLAN.

- >> **Producto:** Cartera del COSIPLAN actualizada. Los resultados del trabajo de actualización se presentan en un informe anual.
- >> **Plazo/Periodicidad:** Anual.
- >> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 4.2 Agenda de proyectos prioritarios de integración

Actualizar la información de los proyectos y revisar la conformación de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

- >> **Producto 1:** Proyectos de la API actualizados. Los resultados del trabajo de actualización se presentan en un informe anual.
- >> **Producto 2:** Conformación de la API revisada. Los resultados del trabajo de revisión estratégica se presentan en un informe quinquenal.
- >> **Plazo/Periodicidad:** Actualización de los proyectos en forma anual y revisión de la conformación de la API en forma quinquenal.
- >> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 4.3 Sistema de información de proyectos

Actualizar el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP).

- >> **Producto 1:** SIP actualizado. Los resultados del trabajo de actualización se presentan en el informe anual de la Cartera del COSIPLAN y de la API.
- >> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.
- >> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 4.4 Sistema de monitoreo permanente

Aplicar el módulo Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) del SIP a los proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

- >> **Producto:** SMP actualizado. Los resultados del trabajo de actualización se presentan en el informe anual de la Cartera del COSIPLAN y de la API.
- >> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.
- >> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

OBJETIVO 5

Fomentar el uso intensivo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones con el fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región.

ACCIÓN 5.1 Sitio web del COSIPLAN

Desarrollar, actualizar y difundir el sitio web del COSIPLAN.

- >> **Producto:** Sitio web del COSIPLAN activo, actualizado y posicionado en internet.
- >> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.
- >> **Estado de Avance a 2017:** Desarrollo concluido. En marcha la actualización y difusión.

ACCIÓN 5.2 Sistema de información geográfica

Desarrollar, actualizar y difundir un Sistema de Información Geográfica (SIG) que oriente la planificación territorial en Suramérica.

- >> **Producto:** SIG activo, actualizado y posicionado en internet.
- >> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.
- >> **Estado de Avance a 2017:** Desarrollo concluido. En marcha la actualización y difusión.

OBJETIVO 6

Impulsar el desarrollo de procesos sectoriales de integración con el propósito de identificar los obstáculos de tipo técnico, normativo y de coordinación institucional que impiden el desarrollo y la operación eficiente de la infraestructura de América del Sur, y proponer acciones que permitan superarlos.

ACCIÓN 6.1 Transporte de carga y logística

Impulsar una logística de cargas de escala regional a partir del apoyo a políticas públicas que promuevan una visión sistémica de la infraestructura de transporte, el movimiento de bienes y su almacenamiento en cada uno de los países suramericanos.

>> **Producto:** Desarrollo de estudios específicos, acciones de capacitación, fortalecimiento institucional, intercambio y difusión de buenas prácticas, y uso de nuevas tecnologías.

>> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.

>> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 6.2 Integración ferroviaria

Fomentar la integración y la complementariedad de políticas y proyectos del sector ferroviario que impulsen el desarrollo económico y social.

>> **Producto:** Desarrollo de estudios específicos, acciones de capacitación, fortalecimiento institucional, intercambio y difusión de buenas prácticas, y uso de nuevas tecnologías.

>> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.

>> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 6.3 Integración de puertos e hidrovías

Mejorar la competitividad de la región a partir del aprovechamiento del potencial que ofrecen las hidrovías suramericanas, identificando líneas de acción a nivel regional para promover el desarrollo portuario, de plataformas logísticas y del modo de transporte marítimo y fluvial.

>> **Producto:** Identificación de proyectos de inversión, desarrollo de estudios específicos, acciones de capacitación, fortalecimiento institucional, intercambio y difusión de buenas prácticas, y uso de nuevas tecnologías.

>> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.

>> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 6.4 Integración aérea

Mejorar la conectividad de las economías de la región a través del desarrollo y fortalecimiento de alternativas de transporte aéreo regional de carga y pasajeros.

>> **Producto:** Desarrollo de estudios específicos para identificar potenciales hubs regionales, acciones de capacitación, fortalecimiento institucional, intercambio y difusión de buenas prácticas, y uso de nuevas tecnologías.

>> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.

>> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 6.5 Planificación para la integración y el desarrollo de territorios de frontera

Desarrollar acciones para convertir las regiones de frontera en espacios de integración y desarrollo, facilitando la movilidad de bienes y personas, y planificando el territorio atendiendo aspectos económicos, sociales y ambientales.

>> **Producto:** Desarrollo de una Plataforma Digital de información, elaboración de estudios específicos, acciones de capacitación, fortalecimiento institucional, intercambio y difusión de buenas prácticas, y uso de nuevas tecnologías.

>> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.

>> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 6.6 Integración comercial por envíos postales para MIPyMEs

Contribuir a la integración regional fomentando la inclusión de MIPyMEs en el mercado internacional mediante la

implementación de un proceso simplificado de exportación e importación por envíos postales que utiliza la plataforma logística del operador postal designado.

>> **Producto 1:** Ampliación del Programa Exporta e Importa Fácil a fin de incluir a las MIPyMEs en el mercado internacional usando procesos simplificados de comercio por envíos postales.

>> **Producto 2:** Desarrollo de estudios específicos, acciones de capacitación, fortalecimiento institucional, intercambio y difusión de buenas prácticas, y uso de nuevas tecnologías.

>> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.

>> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.

ACCIÓN 6.7 Integración de redes de telecomunicaciones y uso de TICs

Estudiar y proponer alternativas para impulsar la integración de redes sudamericanas de telecomunicaciones y proyectos de infraestructura que incluyan componentes de TICs.

>> **Producto:** Desarrollo de estudios específicos, acciones de capacitación, fortalecimiento institucional, intercambio y difusión de buenas prácticas, y uso de nuevas tecnologías.

>> **Plazo/Periodicidad:** Permanente.

>> **Estado de Avance a 2017:** En marcha.



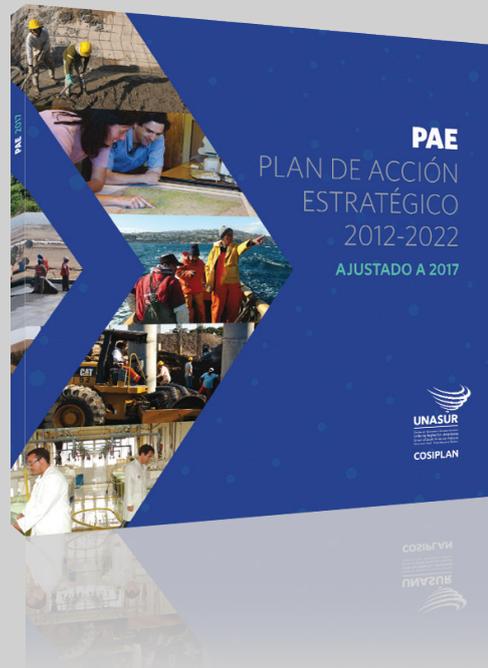
Monitoreo y evaluación

La diversidad de temas y acciones que incluye este Plan no permite la adopción de un sistema único para su monitoreo y evaluación. Algunas de las Acciones, por ejemplo, el seguimiento de la Cartera de Proyectos o de la API, ya prevén un sistema de seguimiento. Para otras Acciones es deseable el desarrollo de un conjunto de indicadores que permitirá

monitorear el desempeño de esos programas específicos. Es recomendable que cada una de las Acciones propuestas incluya un sistema de monitoreo.

El Informe Anual de Actividades constituye el principal instrumento para realizar un eficiente seguimiento de los avances experimentados por el PAE en su conjunto.

El trabajo de revisión y ajuste del Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 del COSIPLAN responde al mandato que el propio Consejo se encomendó al momento de la elaboración del PAE, el cual consiste en realizar una evaluación y adecuación del Plan a los cinco años de su puesta en marcha. Este esfuerzo fue realizado por los doce países miembros del Consejo y fue coordinado por la República Argentina en ejercicio de la Presidencia Pro-Témpore 2017-2018, y plasmado en esta publicación:





La integración en marcha

Cartera de Proyectos	24
Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración	30
Programas Territoriales de Integración	40
Transporte de Carga y Logística	50
Integración Ferroviaria	58
Planificación para la Integración y	62
Desarrollo de Territorios de Fronteras	
Sistema de Información Geográfica	72
Comunicación y Difusión	78
Reuniones realizadas en 2017	88

**Cartera
de Proyectos**



562

proyectos de infraestructura en el
SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROYECTOS

cosiplan.org/proyectos

Avanzan las inversiones en infraestructura para integrar América del Sur

Uno de los principales objetivos del COSIPLAN es la planificación e implementación de proyectos de infraestructura como un componente clave para alcanzar la integración física y el desarrollo económico y social de los suramericanos. La Cartera de Proyectos del COSIPLAN es un conjunto de obras estratégicas para promover la conectividad regional en los sectores de transporte, energía y comunicaciones

US\$ 48.496

millones invertidos en 153 proyectos
concluidos de la Cartera

US\$ 150.405

millones de inversión estimada para
implementar 409 proyectos de la Cartera



Durante los últimos diecisiete años los funcionarios de planificación y obras públicas, y muchas otras áreas de gobierno, han pensado la infraestructura de sus países mirando más allá de sus fronteras, considerando a América del Sur como un territorio único, e incorporando los aspectos económicos, sociales y ambientales.

Los trabajos de IIRSA entre 2000 y 2010, y del COSIPLAN a partir de 2011, se orientaron a la planificación de proyectos de infraestructura como un componente clave del desarrollo de su territorio.

La Metodología de Planificación Territorial Indicativa fue el instrumento que permitió conformar una Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración. Esta metodología parte de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo, los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la cartera.

La Cartera de Proyectos es revisada y actualizada anualmente, y constituye una de las principales herramientas del COSIPLAN para implementar la integración de la infraestructura en la región.

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN en una mirada



Cartera Activa

409

Proyectos

US\$ 150.405 millones

Proyectos Concluidos

153

Proyectos

US\$ 48.496 millones

Inversión estimada

En millones de US\$

198.901,4



468

Nacionales
83,3%

89

Binacionales
15,8%

5

Multinacionales
0,9%

ARGENTINA	162	GUYANA	8
BOLIVIA	52	PARAGUAY	64
BRASIL	89	PERÚ	73
CHILE	75	SURINAME	7
COLOMBIA	32	URUGUAY	42
ECUADOR	38	VENEZUELA	20

● N° de proyectos ● Millones de US\$

Proyectos por etapas



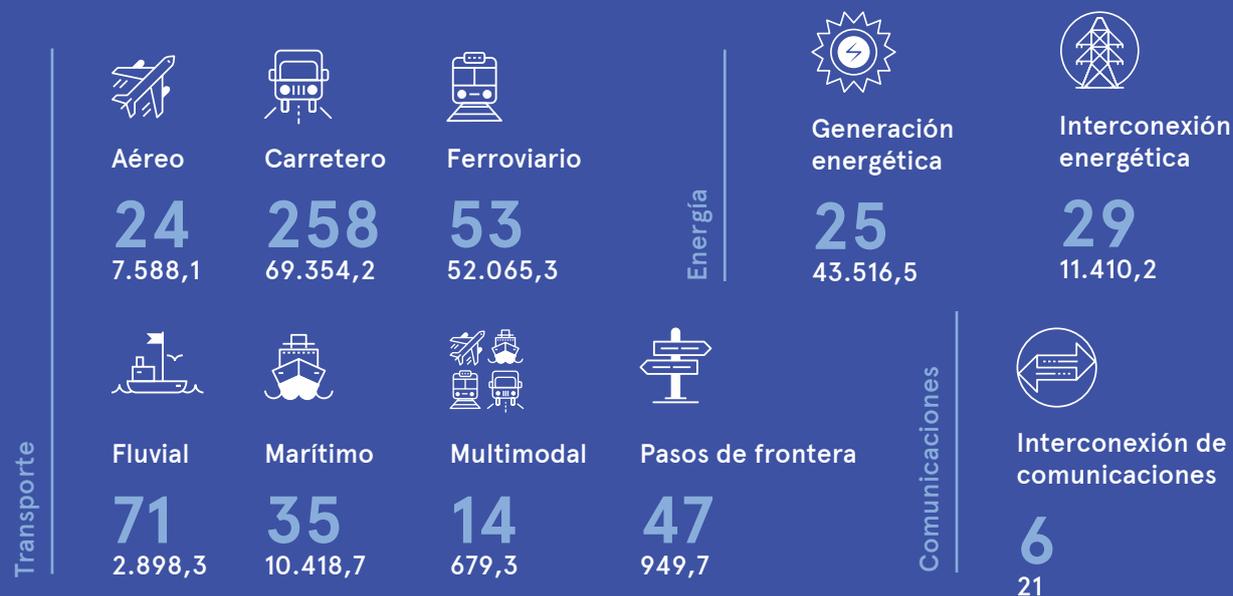
Proyectos por sector



Proyectos por tipo de financiamiento



Proyectos por sub-sector



El trabajo de planificación conjunta sigue vigente

Durante el año 2017, se realizaron reuniones virtuales de los Grupos Técnicos Ejecutivos para la Actualización de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API). Las reuniones fueron convocadas por cada Eje de Integración y Desarrollo utilizando una herramienta de videoconferencia online. Participaron de estos encuentros funcionarios y expertos de los países pertenecientes a agencias de gobierno involucradas en los proyectos del país.

En estas reuniones los participantes de los países comentaron sobre el avance de

los proyectos, intercambiaron información sobre obras binacionales y planificaron nuevas conectividades en función de las necesidades que se plantean en la región.

Con respecto al balance anual, la cantidad total de proyectos de la cartera disminuyó de 581 a 562, dado que fueron excluidos 23 proyectos y fueron incluidos 4. Con relación a la inversión estimada, el monto total se incrementó de US\$ 191.420 millones a US\$ 198.901 millones. Entre 2016 y 2017 se finalizaron 25 obras por más de US\$ 20.000 millones.



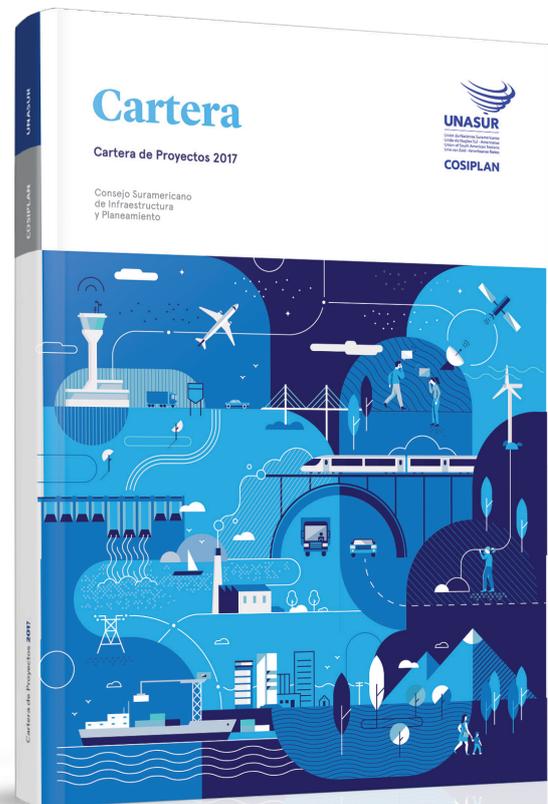
120

funcionarios técnicos participaron
del trabajo 2017

La plataforma tecnológica que permite conocer en profundidad los proyectos de la cartera es el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP). Esta herramienta es única en la región ya que contiene datos oficiales y de calidad de todas las obras, en una plataforma en línea y de libre acceso a través de internet.

Este sistema refleja y apoya la toma de decisiones y la planificación estratégica de los países de América del Sur para alcanzar la conectividad de la región. Adicionalmente, permite dar transparencia al trabajo que los países vienen realizando, y de esta manera promueve el acceso a la información y la participación de la sociedad civil en el proceso de integración.

Como resultado de estos trabajos se publicó el documento "Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2017"



**Agenda de
Proyectos
Prioritarios de
Integración**

“La Agenda se enfoca en aquellas obras que son más eficientes en el uso de los recursos y producen los mayores beneficios para los ciudadanos suramericanos”.

Rogelio Frigerio

Ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda de Argentina



Haciendo realidad la conectividad suramericana

Durante 2011 y a través de un trabajo colaborativo entre los doce países, se conformó la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API). En 2017 se realizó una revisión y actualización de esta Agenda a fin de ajustar las prioridades de la región en materia de integración física a la realidad política y económica actual.

En 2012 los presidentes suramericanos aprobaron la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) compuesta por 31 proyectos estructurados, que incluían 88 proyectos individuales, por un total de inversión estimada de US\$ 13.653 millones.

De acuerdo con el Plan de Acción Estratégico 2012-2022, la API debe ser revisada cada cinco años. El objetivo de la revisión quinquenal es analizar la evolución y evaluar cómo avanzaron los proyectos individuales y estructurados, considerando que la situación de cada país, de la región y del mundo es distinta a la de 2011.

US\$ 11.087

millones de inversión estimada para completar 14 conectividades en 2022

US\$ 12.009

millones de inversión estimada para implementar 12 conectividades en 2027



En este período de tiempo las configuraciones sociopolíticas de la región y del mundo sufrieron ajustes. La región asistió a distintos eventos que impactaron en las decisiones de inversión en infraestructura de nuestros países como un gran número de desastres naturales, cambios en los patrones mundiales de comercio y la reestructuración de alianzas para profundizar el proceso de integración, entre otros muchos aspectos.

Estos cambios tienen consecuencias en los gobiernos de la región a la hora de definir sus planes y prioridades. En este contexto, la revisión de la API permitió validar

y adecuar estas prioridades con el propósito de planificar e implementar aquellas obras que son más eficientes en el uso de los recursos y producen los mayores beneficios para los ciudadanos suramericanos.

La revisión quinquenal de la API se realizó a lo largo del primer semestre de 2017 involucrando a todos los países en varias etapas de trabajo y con la coordinación de la Presidencia Pro Témporte de Argentina.

Obras de alto impacto para la integración y el desarrollo

El ejercicio de revisión de la API fue sumamente positivo y se realizó en distintas instancias de trabajo. Entre enero y marzo de 2017 el Comité de Coordinación Técnica (CCT) del COSIPLAN realizó un diagnóstico utilizando varias fuentes de información que, en términos agregados, determinó tres conjuntos de proyectos:

- Un grupo conformado por proyectos que avanzan de acuerdo con su programa.
- Un grupo de proyectos que requieren un plazo mayor para concretar las obras y mantienen la prioridad en los planes de gobierno actuales.
- Un grupo que cuenta con proyectos con dificultades para su implementación o sin prioridad en los planes de inversión de los gobiernos.

En base a este resultado, se elaboró una propuesta de reordenamiento de los proyectos que fue presentada a las Coordinaciones Nacionales en la Primera Jornada sobre Revisión de la API realizada los días 18 y 19 de abril de 2017 en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. Acordada la metodología de trabajo, la siguiente instancia de revisión se realizó entre el 16 de mayo y el 29 de junio, en ocasión de las Videoconferencias para la actualización de la Cartera de Proyectos y de la API por Eje de Integración y Desarrollo.



La nueva configuración de la API

Una vez completado el ciclo de Videoconferencias por Eje, los países se volvieron a reunir el 11 de julio en la ciudad de Montevideo, Uruguay, para realizar la Segunda Jornada sobre Revisión de la API.

Las delegaciones presentes reconocieron la necesidad de mantener un alto compromiso de acción sobre los proyectos API, teniendo en cuenta factores fundamentales a la hora de planificar las obras de infraestructura como la estabilidad de las políticas de estado para el desarrollo de los programas a largo plazo; las circunstancias económicas internacionales complejas e inciertas hacia el futuro; y las consecuencias del cambio ambiental que provocan situaciones de emergencia y reconstrucción imprevistas.

Durante la jornada se terminó de definir la composición de la API 2022 y API 2027 y se acordaron los proyectos que no se mantienen en ninguna de estos dos grupos.

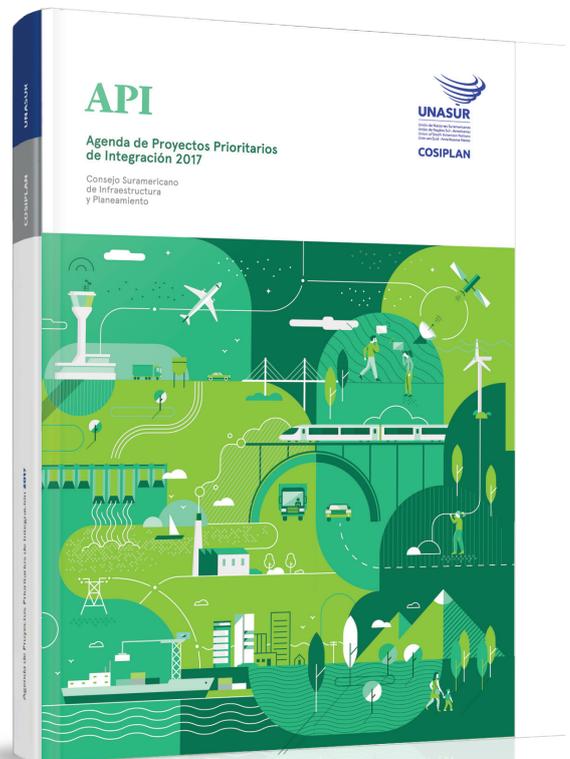
Proyectos API 2022

La API 2022 cuenta con 14 proyectos estructurados conformados por 42 proyectos individuales con una inversión estimada en millones de US\$ 11.087,8.

Proyectos API 2027

La API 2027 cuenta con 12 proyectos estructurados conformados por 35 proyectos individuales con una inversión estimada en millones de US\$ 12.009,2.

Como resultado de estos trabajos se publicó el documento "Informe de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración 2017"



Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración 2022



14

Proyectos Estructurados
conformados por

42

Proyectos Individuales

Inversión estimada

En millones de US\$

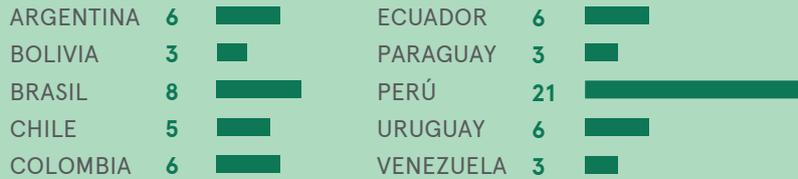
11.087,8



20
Nacionales
47,6

19
Binacionales
45,2

3
Multinacionales
7,1



● N° de proyectos ● Millones de US\$

Proyectos por etapas



Pre-Ejecución

15

3.323,6



Ejecución

16

6.467,9



Concluido

11

1.801,8

Proyectos por sector

Proyectos por tipo de financiamiento



Transporte

39

8.871,2



Energía

3

2.722,0



Público

23

7.854,8



Privado

13

2.531,2



Público/privado

6

1.207,2

Proyectos por sub-sector



Carretero

17

6.528,8



Ferroviario

4

367,2



Fluvial

6

207,8



Interconexión
energética

3

2.722,0

Energía



Marítimo

4

1.384,9



Pasos de frontera

8

382,5

Transporte

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración 2027



12

Proyectos Estructurados
conformados por

35

Proyectos Individuales

Inversión estimada

En millones de US\$

12.009,2



2
Nacionales
5,7

18
Binacionales
51,4

15
Multinacionales
42,9

ARGENTINA	16	<div style="width: 20%;"></div>	GUYANA	5	<div style="width: 5%;"></div>
BOLIVIA	18	<div style="width: 22%;"></div>	PARAGUAY	13	<div style="width: 15%;"></div>
BRASIL	25	<div style="width: 30%;"></div>	SURINAME	2	<div style="width: 2%;"></div>
CHILE	1	<div style="width: 1%;"></div>	URUGUAY	15	<div style="width: 18%;"></div>
COLOMBIA	3	<div style="width: 4%;"></div>	VENEZUELA	5	<div style="width: 6%;"></div>

● N° de proyectos ● Millones de US\$

Proyectos por etapas



Proyectos por sector

Proyectos por tipo de financiamiento



Transporte

35
12.025,5



Público

29
3.831,8



Privado

3
891,6



Público/privado

3
7.302,1

Proyectos por sub-sector



Mapa de los proyectos de la API 2022



Leyenda:

Proyectos Prioritarios:

- ✂ Paso fronterizo, CEBAF
- Puerto
- ⌘ Centro Logístico

- Aeropuerto
- Acceso o anillo vial
- Ferrovionario
- ⚡ Túnel
- Hidrovías
- Gasoducto
- Eléctrico

- Vial
- ◆ Navegabilidad
- Puente

Referencias:

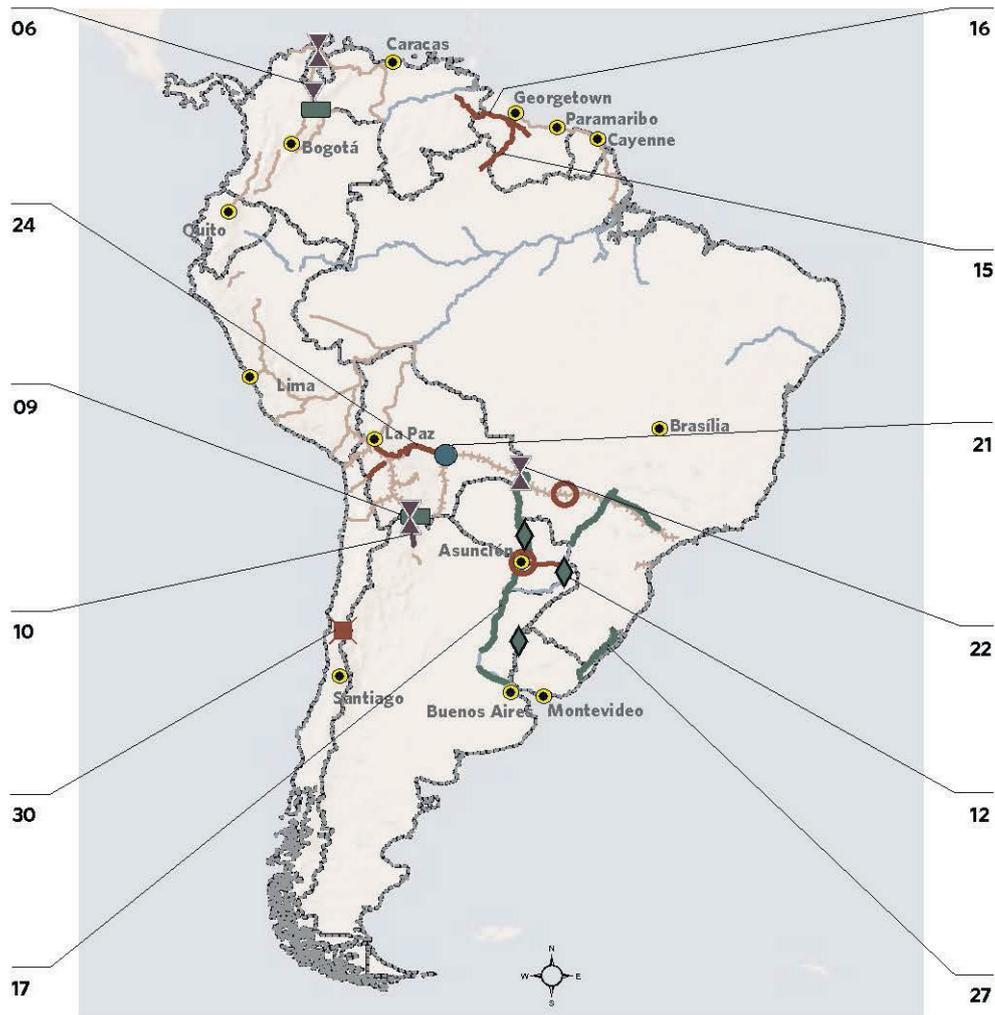
- Corredor vial
- +++ Corredor ferroviario
- Vialidad existente
- Capital de nación
- Hidrovías principales
- Hidrografía

REFERENCIAS

- 01.** Eje vial Paita - Tarapoto - Yurimaguas, puertos e hidrovías
- 02.** Eje vial Callao - La Oroya - Pucallpa, puertos e hidrovías
- 04.** Corredor vial Caracas - Bogotá - Buenaventura / Quito
- 05.** Interconexión fronteriza Colombia - Ecuador
- 07.** Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero
- 08.** Autopista del Sol: mejoramiento y rehabilitación del tramo Sullana - Aguas Verdes (incluye vía de evitamiento de Tumbes)
- 13.** Línea de transmisión 500 kV (Itaipú - Asunción - Yacyretá)

- 20.** Circunvalación de Nueva Palmira, adecuación de la red vial de influencia directa y sistema de accesos terrestres al puerto
- 23.** Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro
- 25.** Gasoducto del Noreste Argentino
- 26.** Construcción del Puente Internacional Jaguarão - Río Branco
- 28.** Corredor Ferroviario Argentina-Uruguay-Brasil
- 29.** Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor
- 31.** Conexión Porto Velho - Costa Peruana

Mapa de los proyectos de la API 2027



Leyenda:

Proyectos Prioritarios:

- Paso fronterizo, CEBAF
- Puerto
- Centro Logístico

- Aeropuerto
- Acceso o anillo vial
- Ferroviario
- Túnel
- Hidrovías
- Gasoducto
- Eléctrico

- Vial
- Navegabilidad
- Puente

Referencias:

- Corredor vial
- Corredor ferroviario
- Vialidad existente
- Capital de nación
- Hidrovías principales
- Hidrografía

REFERENCIAS

- 06.** Sistema de conectividad de pasos de frontera Colombia - Venezuela
- 09.** Desarrollo territorial para la integración de frontera y conectividad en Salvador Mazza - Yacuiba
- 10.** Desarrollo territorial para la integración de frontera y conectividad en La Quiaca - Villazón
- 12.** Conexión vial Foz - Ciudad Del Este - Asunción - Clorinda
- 15.** Ruta Boa Vista - Bonfim - Lethem - Linden - Georgetown
- 16.** Rutas de conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (South Drain - Apura - Zanderij - Moengo - Albina), incluyendo la construcción del puente sobre el Río Corentine

- 17.** Mejoramiento de la navegabilidad de los ríos de la Cuenca del Plata
- 21.** Aeropuerto distribuidor de carga y pasajeros para Sudamérica (Hub aeropuerto internacional Viru Viru, Santa Cruz)
- 22.** Mejoramiento de la conectividad vial en el Eje Interoceánico Central
- 24.** Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (Tramo Boliviano)
- 27.** Transporte multimodal en Sistema Laguna Merín y Lagoa Dos Patos
- 30.** Túnel Binacional Agua Negra

Programas
Territoriales de
Integración



cosiplan.org/gestionpti

115

acciones en infraestructura y temas económicos,
ambientales y sociales para potenciar el túnel



Túnel Agua Negra: un abordaje multidimensional para consolidar la integración

El foco del Programa Territorial de Integración (PTI) está puesto en la identificación y ejecución de Planes, Programas y Proyectos (PPP) que resulten complementarios a la construcción del Túnel Binacional de Agua Negra. Estos PPP abarcan diversas temáticas que tienen que ver con el desarrollo humano en el Área de Acción Directa del Proyecto, la cual incluye las provincias de San Juan y La Rioja en Argentina y la Región de Coquimbo en Chile.

47

acciones nativas en 10 dimensiones
estratégicas

68

acciones de planificación concurrente
contenidas en los planes de gobierno



El objetivo principal de esta iniciativa consiste en potenciar los beneficios que brindará la futura puesta en servicio del túnel, a la vez que se anticipan y mitigan los efectos no deseados.

Durante el año 2017 se avanzó con las actividades del Plan de Implementación y se realizaron 2 Talleres Binacionales, registrándose un significativo avance en la formulación y ejecución de las Acciones prioritarias, que componen ese plan.

Los Programas Territoriales de Integración (PTI) consisten en la identificación e implementación de un conjunto de acciones complementarias a los proyectos de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) o de la Cartera del COSIPLAN. Dichas acciones tienen por objetivo optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, y mejorar los impactos locales de la infraestructura.

El Plan de Implementación

Las Acciones son el componente fundamental del Programa, y son abordadas en dos grandes grupos: Acciones Nativas y Acciones de Planificación Concurrente. Las Acciones Nativas son consideradas relevantes y complementarias a la obra de construcción del túnel y fueron formuladas en el marco del PTI, mientras que las Acciones de Planificación Concurrente, si bien pertenecen a otros planes y programas de gobierno, son incorporadas al programa por tener un valor adicional, que es contribuir al aprovechamiento de los beneficios de la implementación del túnel.

El “Túnel Binacional Agua Negra”, entre Argentina y Chile, es uno de los proyectos estructurados de mayor envergadura de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), por lo que fue seleccionado para formular el primer Programa Territorial de Integración de Suramérica. En ese sentido, y liderados por las Coordinaciones Nacionales de Argentina y Chile, se conformó el Equipo de Trabajo Ampliado con representantes nacionales, regionales y provinciales de ambos países, para desarrollar el trabajo con el apoyo de las instituciones del CCT y un equipo consultor.

La formulación del programa se desarrolló a lo largo de 2015 definiéndose en esa oportunidad el Plan de Implementación

del PTI, en su versión 1.0. Posteriormente, el PTI del Túnel Binacional Agua Negra fue aprobado por los Ministros del COSIPLAN, en la reunión realizada en Montevideo, Uruguay, el 3 de diciembre de 2015.

El Plan de Implementación es el resultado de la priorización de un grupo de Acciones pertenecientes al PTI cuya ejecución será realizada en forma paralela a la obra de construcción del túnel, es decir cuentan con un horizonte de implementación máximo de 10 años. Estas Acciones fueron definidas en detalle por el Equipo de Trabajo Ampliado durante el año 2016, teniendo lugar ese mismo año, en la ciudad de Santiago de Chile, el Primer Taller sobre el Plan de Implementación del PTI Túnel Binacional Agua Negra. La actividad contó con la presencia de aproximadamente 70 funcionarios de Argentina y Chile de alto nivel político y técnico, tanto del nivel nacional como regional y provincial.

Como resultado de los trabajos del Taller se avanzó en la definición del alcance de las Acciones a partir de la configuración de grupos temáticos, así como un mecanismo de seguimiento y metodología de trabajo, tanto a nivel binacional como entre los gobiernos centrales y sub nacionales. El Informe de Avance 2016 recoge en particular los resultados alcanzados ese año.

El taller de San Juan

Los días 10, 11 y 12 de mayo de 2017 se realizó el Segundo Taller del Plan de Implementación del PTI en la ciudad de San Juan, Argentina. En el encuentro las delegaciones nacionales profundizaron el trabajo en Grupos definiendo un Cronograma de Implementación de las Acciones Nativas del PTI cuya implementación se considere factible en los próximos cinco años (fecha límite diciembre de 2022).

El primer día de las actividades consistió en una visita al Paso Internacional Agua Negra desde la frontera argentina. Partiendo

la delegación binacional desde la ciudad de San Juan, se desplazó por aproximadamente 300 km hasta acceder al puesto de Gendarmería de Guarda Vieja, a pocos kilómetros del punto en que se emplazará la boca del túnel por el lado argentino. En dicho punto, la delegación recibió la cálida recepción de los Gendarmes quienes, encabezados por su comandante, y junto a funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad, respondieron sobre la operatoria estacional del paso de frontera y las obras que se están realizando en la ruta de acceso al futuro túnel.





Como parte de los resultados del Taller, se establecieron una serie de próximos pasos para la implementación de las Acciones Nativas, estableciendo hitos, plazos y responsables. Como apoyo a esta actividad, se planificó la realización de encuentros virtuales y se designó a los funcionarios responsables del seguimiento de cada una de las Acciones registradas en el Sistema de Gestión del PTI.

Adicionalmente, se conformó la Comisión Binacional de Coordinación del PTI por representantes de ambos gobiernos del nivel central, provincial y regional. El objetivo de esta Comisión es el de encaminar el flujo de información de manera adecuada, coordinando la participación de los distintos organismos de gobierno, de forma tal de poder realizar evaluaciones periódicas de la imple-

mentación de las Acciones Nativas y monitorear el avance de las Acciones Concurrentes.

Durante los meses de junio, julio, y agosto de 2017, la Secretaría del CCT puso a disposición de los países una plataforma para reuniones virtuales, a través de la cual se realizaron videoconferencias entre participantes del Equipo de Trabajo Ampliado de ambos países, lográndose significativas sinergias y avances en la implementación de las Acciones Binacionales.

En ese sentido, se progresó en la recolección y carga de la información de los proyectos, la identificación de fuentes de financiamiento, funcionarios responsables para cumplir con los compromisos asumidos en el Segundo Taller.

El taller de La Serena

Entre los días 27 al 29 de septiembre de 2017 tuvo lugar en la ciudad de La Serena, Región de Coquimbo, Chile, la Reunión sobre el Programa Territorial de Integración (PTI) del Túnel Binacional Agua Negra, correspondiente al Tercer Taller sobre el Plan de Implementación. La reunión contó con la presencia de las delegaciones de Argentina y Chile, provenientes de los Gobiernos Centrales, de la provincia de San Juan y la Región de Coquimbo, así como representantes del Comité de Coordinación Técnica del Foro Técnico del COSIPLAN.

El Programa de trabajo contempló, para el primer día, la visita al paso internacional Agua Negra desde la frontera chilena y la realización de un coloquio con la comunidad de la localidad de Vicuña. El segundo y tercer día, en formato de taller, se realizaron diversas exposiciones sobre el estado

de avance de la obra Túnel Binacional Agua Negra, las Acciones de Planificación Concurrente y, principalmente, un trabajo de grupos sobre las Acciones Nativas Binacionales.

El objetivo del Taller fue avanzar en la implementación y seguimiento de las Acciones Nativas Binacionales incluidas en el Plan de Implementación. Para ello se establecieron dos objetivos específicos: (i) actualizar información relevante respecto de las Acciones Nativas (objetivos, monto y fuente del financiamiento, estado de avance, etc.) e identificar los riesgos que pudiesen impedir o retrasar su implementación; ii) definir un Plan de Trabajo básico a desarrollar durante el año 2018. Este Plan de Trabajo consta de 4 hitos o metas trimestrales a ser alcanzados durante 2018, junto con un producto anual que permitirá verificar su cumplimiento.



Sistema de Gestión del PTI

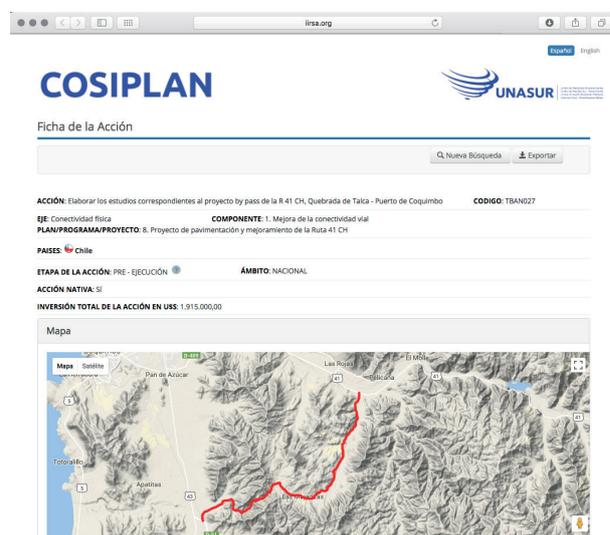
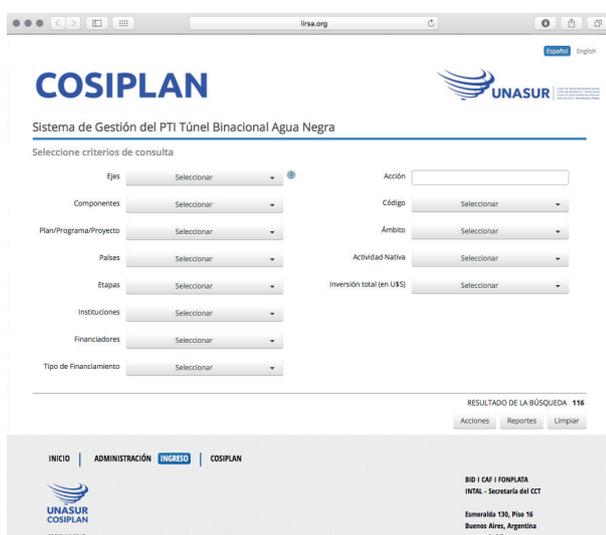
A medida que se ha ido avanzando en el desarrollo del PTI se ha detectado la necesidad de contar con un sistema informático que permita gestionar de manera eficiente y ordenada la información relativa a las Acciones (objetivos, inversión, responsables, plazos, etc.) y los avances en su ejecución. Esta tarea, se realizó en una primera instancia de forma manual en fichas de texto, resultando en un producto estático, que no podía acompañar el dinamismo con que se desarrolla este PTI. Este método de registro de las Acciones complicaba no solo la interacción entre los responsables de la implementación de las Acciones Nativas, sino también el correcto monitoreo de los avances de las Acciones Concurrentes, la difusión de los contenidos del Plan, su grado de implementación y los progresos obtenidos año a año.

Dado ese escenario, la Secretaría del CCT, apoyándose en la experiencia adquirida en el desarrollo de plataformas para intercambio de información, puso a disposición del Equipo de Trabajo Ampliado el Sistema de Gestión del PTI. Esta herramienta informática, accesible desde Internet se compone de una base de datos

que permite la actualización y edición, por múltiples usuarios, de la información relativa a cada una de las Acciones, la creación de mapas dinámicos georreferenciados, y la presentación de información complementaria con la posibilidad de compartir documentos, imágenes, enlaces de Internet y todo tipo de información multimedia.

Adicionalmente, el sistema posibilita la recolección, en forma periodica, de información estadística relevante acerca del desarrollo del PTI, como ser el monto total de las inversiones comprometidas, el estado de implementación de las Acciones, su financiamiento, funcionarios responsables y las modificaciones realizadas.

Al 1 de noviembre de 2017, según información extraída del Sistema de Gestión, el Plan de Implementación del PTI Túnel Binacional de Agua Negra incluye 115 Acciones de las cuales 47 son Nativas y 68 de Planificación Concurrente. De estas 47 Nativas, 33 son Binacionales, 3 son nacionales de Argentina y 11 nacionales de Chile. En las Tablas siguientes se presenta el detalle de las Acciones Nativas, organizadas según Ejes y Componentes del PTI.



Acciones Nativas del Plan de Implementación del PTI por Ejes Estratégicos

ACTIVIDADES ECONÓMICO-PRODUCTIVAS

COMPONENTE	TÍTULO	ETAPA	PAÍSES
Desarrollo minero	Incorporar información al sistema geográfico minero	Pre-ejecución	Argentina, Chile
	Analizar oportunidades de desarrollo productivo para minerales no metalíferos	Pre-ejecución	Argentina, Chile
	Elaborar el Plan Binacional de Complementación Minera	Perfil	Argentina, Chile
Desarrollo productivo	Elaborar el plan estratégico de desarrollo industrial	Perfil	Argentina, Chile
	Elaborar el plan binacional de desarrollo de cadenas de valor	Perfil	Argentina, Chile
	Elaborar el plan binacional de integración de institucionalidad productiva	Perfil	Argentina, Chile
Desarrollo turístico	Realizar el estudio del potencial turístico en el eje Región de Coquimbo, San Juan y Zona de Influencia	Perfil	Argentina, Chile
	Diseñar e instalar un sistema integrado de señalética binacional	Perfil	Argentina, Chile

AMENAZAS DE ORIGEN NATURAL Y ANTRÓPICO

COMPONENTE	TÍTULO	ETAPA	PAÍSES
Prevención y mitigación de riesgo	Elaboración del Mapa de amenaza geológica	Pre-ejecución	Argentina, Chile
	Fortalecimiento de la defensa civil provincial y locales	S/D	Argentina, Chile
	Confeccionar los protocolos de respuesta para las distintas emergencias y/o desastres posibles, así como los planes de evacuación y de contención para la población afectada	S/D	Argentina, Chile
Cambio climático	Elaborar un proyecto de obras menores de reducción de pérdidas debido al cambio climático	Perfil	Argentina, Chile
	Elaborar el mapa de vulnerabilidad física actual y futura en el área de acción frente al cambio climático en los sectores de la producción primaria, salud, y turismo	Perfil	Argentina, Chile

SEGURIDAD

COMPONENTE	TÍTULO	ETAPA	PAÍSES
Seguridad Pública, seguridad en frontera, seguridad del túnel	Diseño y construcción del Centro de Frontera y equipamiento necesario	Perfil	Argentina, Chile

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL TERRITORIO

COMPONENTE	TÍTULO	ETAPA	PAÍSES
Protección de la biodiversidad	Analizar y plantear acciones conjuntas	Ejecución	Argentina, Chile
Gestión de residuos	Gestión de Residuos	Perfil	Argentina, Chile

DINÁMICA DEMOGRÁFICA RURAL Y URBANA

COMPONENTE	TÍTULO	ETAPA	PAÍSES
Ordenamiento territorial	Elaboración de la Política Regional de Desarrollo Urbano, Región de Coquimbo	Pre-ejecución	Chile

CONECTIVIDAD FÍSICA

COMPONENTE	TÍTULO	ETAPA	PAÍSES
Mejora de la conectividad vial	Elaborar el estudio integral de derivación del tránsito de cargas y alternativas para nuevo trazado. Tramo: Centro Fronterizo, Juntas del Toro y puertos de la Región de Coquimbo	Perfil	Chile
	Elaborar los estudios correspondientes al proyecto by-pass de la R 41 CH, Quebrada de Talca - Puerto de Coquimbo	Pre-ejecución	Chile
	Elaborar el proyecto - Tramo: Las Rojas - Vicuña (Proyecto de doble calzada de la R 41 CH)	Ejecución	Chile
	Licitación - Tramo II Puente El Camarón - La Laguna (Proyecto de pavimentación de la Ruta 41 CH, Tramo Juntas del Toro - Portal del Túnel)	Ejecución	Chile
Ampliación de la red de cobertura de servicios de energía	Realizar el análisis de factibilidad del despliegue de proyecto de fibra óptica y canalizaciones para el Estado	Perfil	Chile
	Avanzar gestiones con operadores de telecomunicaciones (privados)	Perfil	Chile
	Analizar la inclusión en el proyecto eléctrico general la provisión de energía según los proyectos de telecomunicaciones	Perfil	Chile
	Realizar el estudio de ampliación de frontera eléctrica en el lado chileno, desde el nodo eléctrico más cercano del SEIN al Portal Chileno del Túnel Agua Negra	Perfil	Chile
	Realizar el estudio de ampliación de frontera eléctrica en el lado argentino, desde el nodo eléctrico más cercano del Sistema Eléctrico Nacional Argentino al Portal Argentino del Túnel Binacional Agua Negra	S/D	Argentina
	Realizar el estudio de provisión eléctrica para todos los servicios de operación y conexos del túnel Agua Negra utilizando los sistemas eléctricos de ambos países incluyendo el análisis normativo y regulatorio respectivo.	Perfil	Argentina, Chile
	Evaluar la factibilidad técnica y económica de una interconexión eléctrica binacional atravesando el Túnel Agua Negra y un Sistema eléctrico inteligente integrado, incluyendo los análisis operacionales y normativos/regulatorios.	Perfil	Argentina, Chile
	Establecer los contactos binacionales a fin de determinar la necesidad de acuerdos inter-jurisdiccionales en cada país que aseguren el tendido de infraestructura de fibra óptica en forma concurrente al despliegue de la infraestructura tanto vial como de energía.	Perfil	Argentina, Chile
	Estimación a cada lado de la frontera de la demanda vegetativa de servicios de telecomunicaciones, y del incremento potencial de la demanda de servicios e infraestructura a la luz del desarrollo del túnel y su actividad territorial.	Perfil	Argentina, Chile
	Evaluar la instalación de un punto de Amarre de Fibra Óptica submarina de gestión Multinacional	Perfil	Argentina, Chile
Mejora de los servicios a la conectividad física	Elaborar proyectos de seguridad vial en diversos sectores de la red vial relevante	Perfil	Argentina, Chile
	Identificar proyectos de terminales intermodales logísticas	Perfil	Argentina, Chile
	Identificar proyectos de mejoras y alternativas portuarias	Perfil	Argentina, Chile

Acciones Nativas del Plan de Implementación del PTI por Factor Transversal

ACCIONES NATIVAS DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DEL PTI POR FACTOR TRANSVERSAL

COMPONENTE	TÍTULO	ETAPA	PAÍSES
Sistema de información vial	Diseñar un sistema de información del estado de las rutas, el Túnel y el Paso con una APP para uso de transportistas y turistas	Perfil	Argentina, Chile

DIFUSIÓN Y PARTICIPACIÓN SOCIAL

COMPONENTE	TÍTULO	ETAPA	PAÍSES
Visibilización y participación social	Elaborar el Plan Maestro Binacional de Visibilización y Participación Social	Perfil	Argentina, Chile

FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES

COMPONENTE	TÍTULO	ETAPA	PAÍSES
Fortalecimiento y formación	Diseñar el programa (turismo, comercio exterior, logística y emprendedurismo local)	Perfil	Argentina, Chile
	Desarrollar un programa binacional de apoyo a la formación de cooperativas (minería, turismo, agricultura y pesca)	Perfil	Argentina, Chile
Desarrollo comunitario	Generar iniciativas de rescate de los saberes de pueblos originarios del área de acción directa	Perfil	Argentina, Chile
	Realizar el estudio sobre mecanismos e iniciativas de apoyo del desarrollo comunitario	Perfil	Argentina, Chile
	Intercambio académico de alumnos y profesores entre la Universidad Nacional de San Juan y La Universidad de la Serena	Perfil	Argentina, Chile
	Reciprocidad entre Culturas y Pueblos Originarios	Perfil	Argentina, Chile
	Establecer instancias de intercambio entre artistas de ambos países.	Perfil	Argentina, Chile
	Manual de procedimientos de internación, bienes y servicios culturales y artísticos	Perfil	Chile
Difusión e información	Iniciar acciones de integración interdepartamentales, apuntalando los fundamentos de la mega obra TAN y PTI.	Pre-ejecución	Argentina, Chile

MARCO NORMATIVO

COMPONENTE	TÍTULO	ETAPA	PAÍSES
Regularización de la titularidad a derecho de uso del agua	Realizar el estudio para identificación de situaciones precarias de uso del agua y saneamiento de títulos	Perfil	Argentina, Chile
Complementariedad en el uso de instrumentos de cooperación económica (TLC)	Evaluar los resultados estudio de complementariedad económica entorno al Corredor Bioceánico Central Coquimbo - Porto Alegre (CBC) (Universidad Católica del Norte y Universidad Católica de Cuyo)	Perfil	Argentina, Chile

**Transporte
de Carga y
Logística**

“El desempeño de la logística tiene impactos directos sobre la competitividad de los países e integración de los mercados y debe ser abordado en forma multisectorial y multidisciplinario.”

Jorge Chang Serrano

Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú



El desafío de lograr la madurez y la integración de las cadenas logísticas

El COSIPLAN incorpora el tema logístico como eje estratégico para avanzar en una visión sistémica de la infraestructura y el transporte. Para ello, se requiere fortalecer este proceso en cada uno de los países y a nivel de toda América del Sur, analizando alternativas de convergencia en el ámbito de la infraestructura y los servicios de transporte.

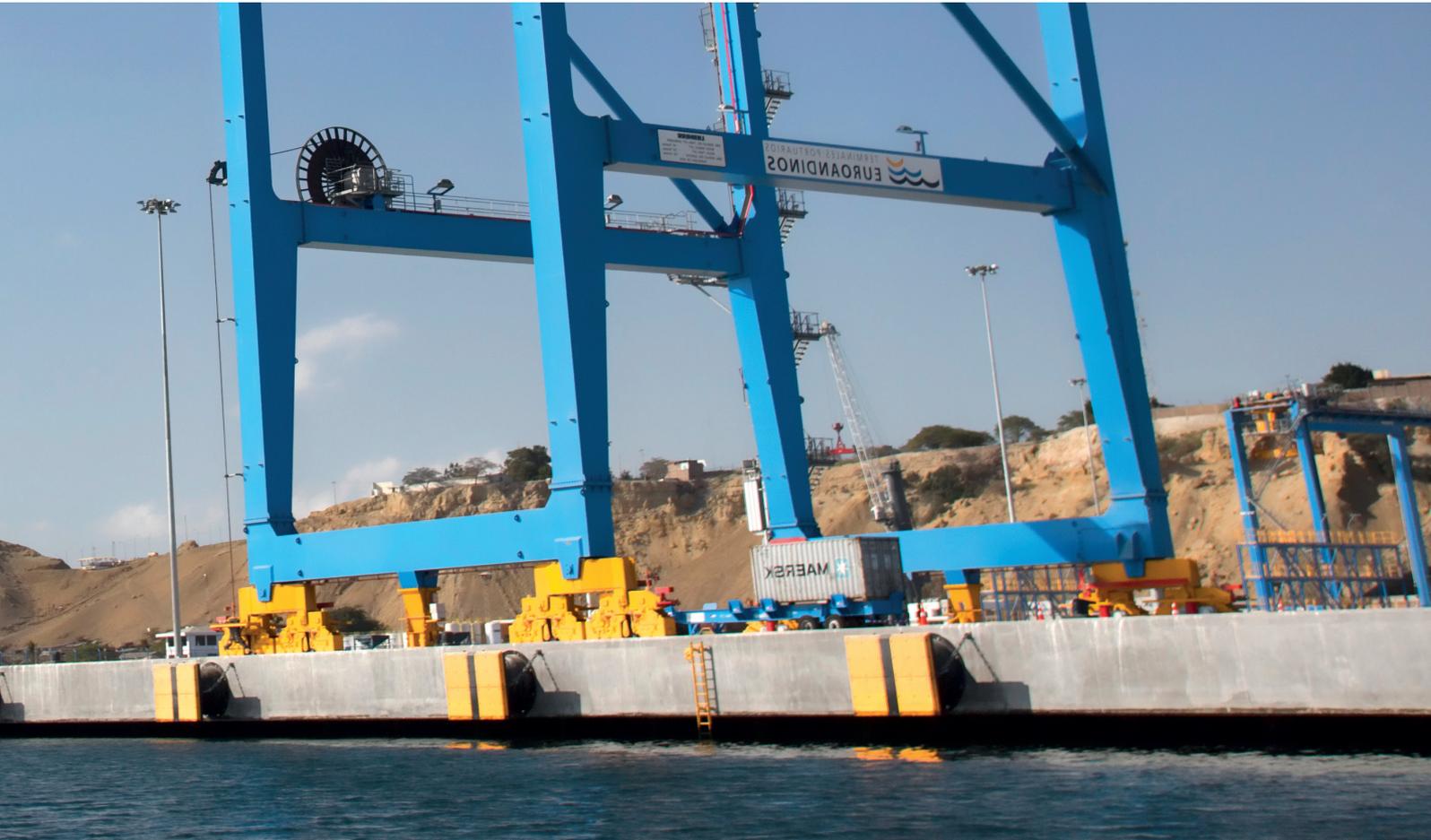
Los países de Suramérica coinciden en que el desempeño logístico tiene impactos directos sobre la competitividad. Más recientemente se está tomando conciencia de que, además de solventar los problemas relacionados con costos, tiempos, variabilidad y riesgos excesivos, es importante trabajar en promover la madurez de las cadenas logísticas. Estas mejoras en el desempeño y la madurez generan impactos positivos en la competitividad a la vez que permiten promover la apertura a nuevos mercados.

377

proyectos activos en la Cartera del COSIPLAN
en todos los modos de transporte

US\$ 125.449

millones de inversión estimada



Los retos van más allá de resolver las múltiples deficiencias en la infraestructura y servicios de transporte y logística y en los procesos de comercio exterior. Se trata de establecer un marco institucional que facilite el trabajo de coordinar a las distintas agencias gubernamentales implicadas en esta temática transversal. Es igualmente importante involucrar al sector privado y facilitar el diálogo entre potenciales competidores a fin de promover la adopción de prácticas más eficientes en el sector.

Todo esto amerita continuar con el esfuerzo ya iniciado de capacitar a los funcionarios del sector y continuar con la promoción activa de la participación de dichos funcionarios en un círculo virtuoso de intercambio a través de la recién creada Red de Expertos en Logística de Cargas, de forma tal que se pueda disponer de una masa crítica de actores capaces de promover el cambio tanto en el sector público como en el sector privado.

La reunión de Lima

Los días 18 y 19 de octubre de 2017 se llevó a cabo en Lima, Perú, la Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Transporte de Carga y Logística. La actividad contó con la presencia de los funcionarios certificados en el Curso Virtual sobre Formulación y Gestión de Políticas en Transporte de Carga y Logística que actualmente integran la Red de Expertos en Logística. Adicionalmente participaron representantes del BID, de CAF y del INTAL.

La actividad se centró en siete áreas de trabajo:

- La planificación integral del sector y los mecanismos de implementación de planes y proyectos

- La logística colaborativa como forma de promover la madurez de cadenas logísticas
- Los sistemas comunitarios portuarios y de carga (PCS y CCS)
- La logística de cargas en el Eje Andino y el Eje MERCOSUR-Chile
- Los observatorios de Transporte de Carga y Logística de la Región
- Los resultados del curso virtual
- Las actividades llevadas a cabo por la red de expertos

Ambas jornadas combinaron presentaciones informativas con mesas de trabajo temáticos de planificación estratégica.



La planificación integral en logística de cargas

Los países de la región han venido realizando planes de logística de cargas, algunos de los cuales se han traducido en políticas públicas. Los acentos son variables, destacando los esfuerzos en planificación de infraestructura, la simplificación de las operaciones de control de comercio exterior y la implementación de Observatorios. Como parte de las actividades de la red de expertos Colombia presentó su iniciativa de elaboración de planes subregionales de logística que permitirían reflejar mejor las particularidades y necesidades locales.

En la reunión de Lima se presentaron las acciones llevadas a cabo por Perú, emprendidas conjuntamente por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR). El país elaboró en 2011 un plan de servicios logísticos que ha servido de base para planes de desarrollos logísticos en vías subnacionales, el plan nacional ferroviario, logística urbana, cabotaje, estudios de costos logísticos en cadenas logísticas clave del comercio exterior peruano, estudios de costos marítimos y portuarios, la reforma

del sistema de zonas francas para incluir las actividades logísticas, la implementación de la ventanilla única, las acciones en materia de facilitación del comercio previstas en el Acuerdo de Bali, así como el proyecto de ley de plataformas logísticas, entre otros. Los otros países que ya cuentan con planes siguen avanzando en la implementación de los proyectos.

En la reunión de Bogotá los participantes concluyeron sobre: (i) la necesidad de adoptar modelos institucionales que pueden facilitar la implementación de planes y proyectos; (ii) enfatizar la necesidad de que la logística apoye en la generación de valor agregado nacional; (iii) contar con datos para la toma de decisiones y generar sistemas transparentes de cobro de tarifas en particular en el sector portuario y terrestre; (iv) fomentar el diálogo público-privado y empoderar efectivamente al sector privado adoptando un marco legal pertinente; (v) capacitar a los funcionarios; y (vi) contar con fondos de cooperación técnica para avanzar en la implementación de proyectos.

Proyectos vinculados a la logística

17
Proyectos
US\$ 7.368
millones



Aéreo

189
Proyectos
US\$ 56.895
millones



Carretero

43
Proyectos
US\$ 48.174
millones



Ferrovionario

57
Proyectos
US\$ 2.753
millones



Fluvial

26
Proyectos
US\$ 9.044
millones



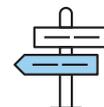
Marítimo

12
Proyectos
US\$ 424
millones



Multimodal

33
Proyectos
US\$ 791
millones



Pasos de frontera

La logística colaborativa

Latinoamérica se ha posicionado como una de las principales regiones exportadoras de productos agrícolas. En este segmento todavía persisten muchas ineficiencias que ocasionan pérdidas y elevados costos logísticos, algunas de las cuales no son atribuibles al sector público.

Las discusiones de la red de expertos, así como las actividades de la reunión de Lima han permitido avanzar en la comprensión de la contribución de la adopción de medidas de logística colaborativa en la eficiencia de cadenas logísticas de productos agrícolas. En dicha reunión se contó con la participación de invitados externos, que presentaron los casos de Argentina y Perú. En el caso de Argentina se discutió sobre la logística colaborativa de los productores de frutas de la Patagonia organizada a través del Terminal de

contenedores y su central de almacenamiento y cross-docking en los puertos de Bahía Blanca y San Antonio, incluyendo la organización de los servicios de transporte. Argentina igualmente presentó el caso de la alfalfa y las iniciativas de colaboración logística de productores potencialmente competidores en torno a infraestructura logística de almacenaje compartida a fin de reducir los costos logísticos. Perú presentó la organización de la logística colaborativa para exportaciones de perecederos organizada a través de Frío Aéreo en la Terminal de Carga del Aeropuerto Jorge Chávez.

Los participantes analizaron la pertinencia de los casos para sus respectivos países. Hubo interés en el uso de la infraestructura logística como mecanismo de optimización de toda la cadena.

Los sistemas comunitarios portuarios y de carga (PCS y CCS)

Estas nuevas tecnologías de apoyo a comunidades logísticas han resultado de interés de la red de expertos desde su inicio en mayo de 2017. Una sesión de la red se dedicó a discutir un benchmarking de la situación internacional, las distintas tecnologías existentes, los retos en su implementación y el caso de Chile, como único país de la región que ha avanzado en su implementación, que busca homogeneizar estándares a nivel nacional. Este avance representa un punto positivo ya que la región registra un retraso notorio respecto a otras regiones en la adopción de esta tecnología, incluyendo África.

En la reunión de Lima se discutió de nuevo el caso Chile, focalizado sobre definir estándares que permitan integrar los futuros desarrollos de PCS. Estos estándares de interconexión están siendo concertados entre actores públicos y privados en el marco de un proyecto que incluye los PCS pero integra igualmente la ventanilla única de comercio exterior (VUCE), la ventanilla única portuaria y el sistema centralizado de registro de transporte (SITCOMEX) en desarrollo por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile. Perú está igualmente avanzando en su implementación como parte de un

concepto más amplio de Ventanilla Única. Los participantes discutieron beneficios y características del proyecto, de forma de explorar la aplicabilidad a sus países.

Algunas de las conclusiones que complementan a la anterior sobre la armonización de estándares, versan sobre la necesidad de definir adecuadamente el modelo de gobernanza de un sistema de

esta naturaleza tomando en cuenta el gran reto que hay que abordar en gestión del cambio; la necesidad de hacer una evaluación detallada y experta de las opciones tecnológicas disponibles a fin de adoptar las mejores prácticas; y hacer una planificación estratégica integral del sistema y sus componentes de forma de evitar incompatibilidades futuras.

La logística de cargas en proyectos de integración

La red de expertos ha comenzado a trabajar sobre los proyectos de integración y la forma como se incorporan al análisis de cadenas logísticas. Previo a la reunión de Lima se discutió el caso del proyecto de integración ferroviaria en el Eje Interoceánico Central, destacándose la importancia de profundizar en el análisis de los patrones y soluciones logísticas a este importante corredor.

En Lima se hizo un repaso de los resultados de las aplicaciones de la me-

todología de Integración Productiva y Logística del COSIPLAN, y los alcances de una propuesta de estudio de cadenas logísticas del Eje MERCOSUR-Chile, así como también de la aplicación de la misma metodología al Grupo 5 de proyectos del Eje Andino. Con base en esto, los participantes avanzaron en identificar las cadenas logísticas aplicables a ambos Ejes en función de sus patrones logísticos, así como en las soluciones pertinentes.



Resultados del curso

El curso virtual, iniciado en 2015, ha ejecutado a la fecha 4 ediciones en respuesta a los requerimientos formulados por el COSIPLAN. La última edición se realizó entre mayo y julio de 2017. De América del Sur han participado Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela y el promedio de culminación oscila alrededor del 80% de los inscriptos.

Luego de haber capacitado más de 130 personas en la región en un total de 14 países (incluyendo países centroamericanos), y en virtud de los resultados posi-

vos obtenidos a la fecha no sólo en el desempeño académico sino en la aplicación en los propios países, el grupo de trabajo ha concluido sobre la necesidad de continuar con el curso actual incorporando las mejoras continuas que vienen caracterizando su evolución, además de abrir un nuevo curso más avanzado. Su contenido versaría sobre temas tales como el impacto económico de proyectos, plataformas logísticas, sistemas comunitarios portuarios, entre otros a ser definidos con precisión, para lo cual se tiene previsto la realización de una encuesta virtual exploratoria.



La Red de Expertos

La Red de Expertos en Logística de Cargas (REXLOG) inició sus operaciones a finales de mayo de 2017 en respuesta a lo acordado en la Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Transporte de Carga y Logística de Bogotá de 2016. Se creó una Comunidad de Práctica en la Plataforma de Integración y Comercio del BID, y se

iniciaron discusiones apoyándose en los Webinar ofrecidos por la plataforma. Entre junio y septiembre se llevaron a cabo 5 reuniones de trabajo que incluyeron entre otros temas, el proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (Brasil – Bolivia – Perú), la tercera Encuesta Nacional Logística de Colombia,

los PCS y los Planes Subregionales Logísticos de Colombia. Uno de los logros de la red antes de la reunión de Lima fue la colaboración establecida entre Colombia y Chile para el diseño de la encuesta y los indicadores sobre logística a emplear.

En la reunión se acordó generar un salón virtual y apoyarse en la tecnología WEBEX disponible en el INTAL. Se acordó la creación de 3 grupos de trabajo que tratarían los siguientes temas: I) Observatorios, indicadores, metodologías de cálculo de indicadores y de fijación de tarifas y metodologías de evaluación de proyectos; II) Transporte multimodal, cadenas logísticas, servicios logísticos,

colaboración logística, y PCS, y III) Facilitación, institucionalidad, políticas, normas y Asociaciones Público-Privadas (APP). Cada grupo está liderado por funcionarios pertenecientes a la red y contará con el apoyo del facilitador de la red.

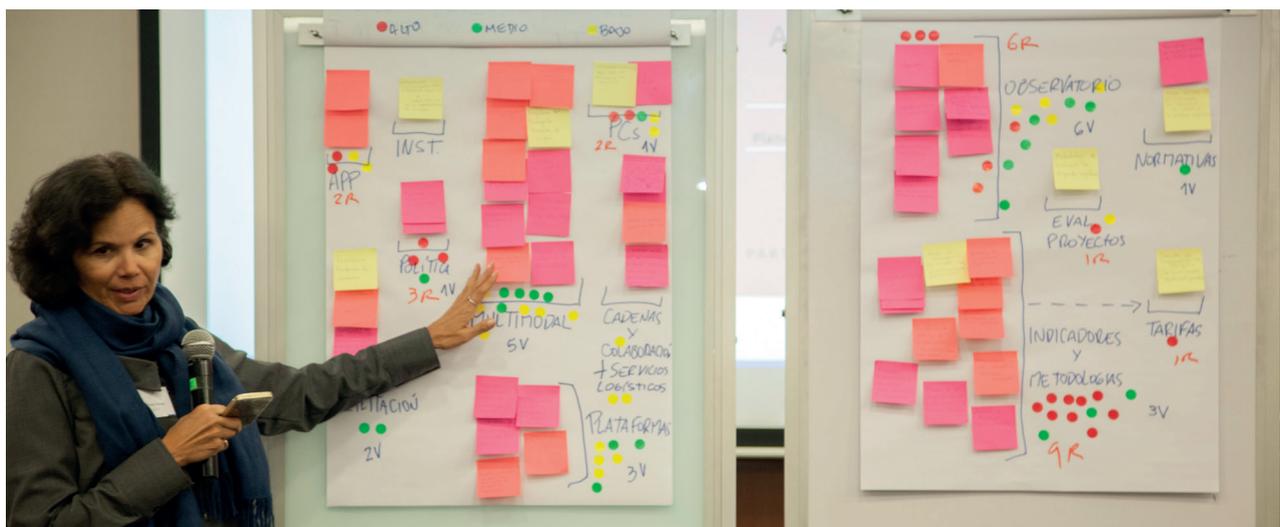
Las actividades del GTE estarán centradas en lo sucesivo en la Red de Expertos. Todos los temas deberán ser integrados a la agenda de trabajo de los grupos existentes o, en su defecto, se creará un nuevo grupo. El foco del período 2017-2018 estará en establecer prioridades, definir una agenda de trabajo, y avanzar en la transmisión de buenas prácticas y generación del conocimiento.

Una nueva etapa en los observatorios de transporte de carga y logística

Colombia y Chile han trabajado activamente en la implementación de sus observatorios nacionales de transporte de carga y logística. En la reunión ambos países presentaron sus avances y la experiencia en la selección y ajuste de los indicadores, la plataforma tecnológica de base, el marco institucional, el costo y financiamiento de los mismos. Perú igualmente ha venido trabajando de forma aplicada en la medición de costos logísticos en cadenas

seleccionadas, habiendo llegado a una metodología de interés para el resto de los países y que será difundida en la red.

Para los participantes destaca la importancia de comenzar a trabajar en forma tal de garantizar la sostenibilidad del observatorio, para lo cual es necesario incorporar a otras instituciones responsables del levantamiento regular de información y así optimizar los esfuerzos.



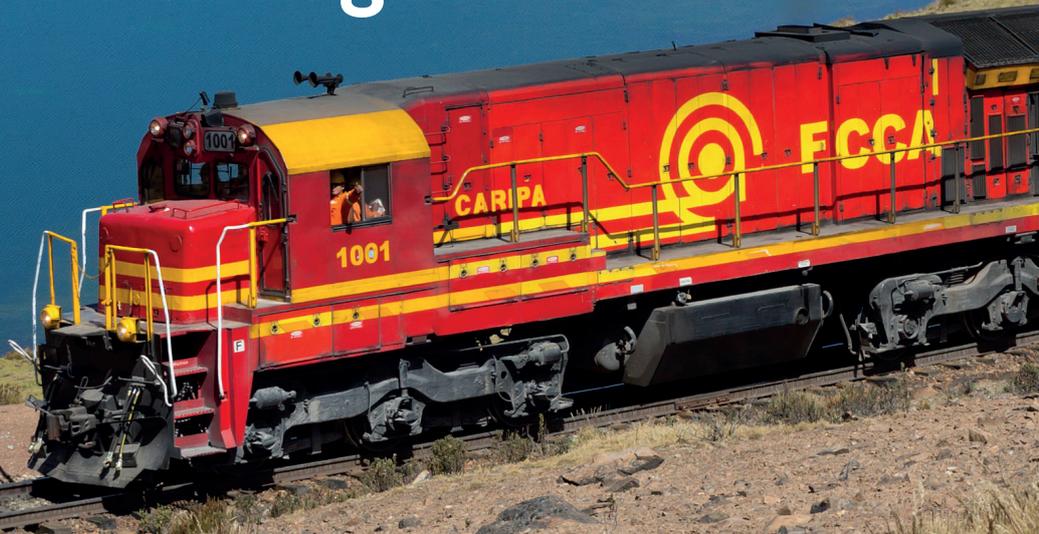
Integración Ferroviaria

“El ferrocarril es la alternativa más adecuada para conectar las zonas de producción con las terminales portuarias o centros de distribución y consumo, dado su mejor desempeño en términos de capacidad de transporte y energía requerida”

Víctor Rossi

Ministro de Transporte y Obras Públicas de Uruguay

El ferrocarril, un modo sustentable para el transporte de cargas en la región



El Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria del COSIPLAN propicia el análisis de la situación actual del modo ferroviario en cada país suramericano, a fin de contar con elementos para avanzar hacia la integración de las infraestructuras y servicios, definiendo planes de inversión a mediano y largo plazo.

El desafío de la integración de infraestructuras, en especial de transporte y servicios logísticos en Suramérica, implica resolver adecuadamente los múltiples aspectos que intervienen en el proceso, con visión estratégica y validación política. En particular, la revalorización de los modos de transporte de carga masiva, como el ferroviario o el mayor aprovechamiento de las hidrovías y vías navegables compartidas, requieren de un fuerte trabajo de construcción de consensos y una adecuada gestión que permita la concreción de las acciones y proyectos, a nivel nacional y multinacional.

53

proyectos ferroviarios en la
Cartera del COSIPLAN

US\$ 52.026

millones de inversión estimada



En los planes de desarrollo de medio y largo plazo de la gran mayoría de los países, la producción agrícola, agroindustrial y de alimentos, forestal, explotación minera, combustibles y petróleo, entre otras cargas e insumos para la producción, continuará movilizándose por los puertos de ultramar del continente. Con volúmenes crecientes y precios internacionales que no se fijan en la región y no siempre dejan márgenes interesantes, todo esfuerzo para reducir los costos logísticos asociados a las cadenas mencionadas es fundamental para su viabilidad y sostenibilidad. A pesar de su mejor desempeño

en términos de capacidad de transporte y energía requerida, en la mayor parte de los países el modo ferroviario es minoritario y en algunos casos casi marginal, salvo en pocos casos específicos o al ser de uso exclusivo por empresas que integran producción y transporte. Por ello, es que el Grupo de Trabajo consideró necesario, para cumplir con los cometidos asignados, realizar un análisis exhaustivo de la situación actual del modo ferroviario en cada país suramericano, que identifique y caracterice todos los aspectos técnicos, operativos y regulatorios.

La reunión de Montevideo

El 13 de julio se realizó en Montevideo, Uruguay, la reunión del GT sobre Integración Ferroviaria con la presencia de las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú y Uruguay, representantes de empresas consultoras y ferroviarias, y del Comité de Coordinación Técnica de COSIPLAN-IIRSA. La reunión fue inaugurada por el Presidente del GT, Pablo Genta, Director Nacional de Planificación y Logística del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay.

Durante 2016 y 2017, las actividades desarrolladas se centraron en el aporte de información y seguimiento de la asistencia técnica a través de la consultoría contratada con recursos del Fondo de Iniciativas Comunes (FIC) de UNASUR, para completar el estudio "Insumos para elaborar una estrategia que facilite la Integración Ferroviaria Suramericana".

El principal objetivo de la reunión consistió en presentar el alcance, desarrollo

y conclusiones de dicho estudio, destacando la identificación del potencial de integración de las infraestructuras y servicios ferroviarios y la posible conformación de corredores ferroviarios regionales para el transporte de cargas.

Los países que cuentan con redes ferroviarias recopilaron los datos relativos a las características de esa infraestructura (ancho de vía, dimensiones y capacidad portante, control de trenes, facilidades de transferencia en frontera y puertos), el material rodante (gálibo, peso por eje, capacidad de transporte) y las obras previstas para mejoras en las redes, el desarrollo de nuevos trazados y otras facilidades complementarias (terminales de almacenamiento y transferencia, etc).

Asimismo, recopilaron la información sobre las características operativas existentes de los servicios ferroviarios de carga, la legislación nacional aplicable al modo ferroviario, y los acuerdos o tratados para el transporte internacional regio-



nal, considerando las normativas tanto en materia de regulación de la prestación de servicios de transporte como las de acceso a las infraestructuras ferroviarias.

El Grupo de Trabajo destacó la calidad y profundidad del estudio. Este análisis permite plantear criterios y elementos de juicio que aportan a la discusión sobre la integración de este modo de transporte. Para mayor definición será necesario encaminar estudios profesionales de demanda en los corredores, analizando la producción actual y futura, simulando los escenarios que sean potencialmente factibles.

Adicionalmente, en un contexto de crecimiento de la minería y de la producción agrícola en la región, el transporte de carga por ferrocarril resulta imprescindible para movilizar gran cantidad de carga a granel. Sumado a esto, debe considerarse la congestión de camiones y el interés de reducir los impactos de este modo en el medio ambiente y cambio climático.

En todos los casos será fundamental avanzar en la intermodalidad, siendo que el modo ferroviario no se puede ver

de manera aislada sino como parte integral del sistema logístico en busca de aumentar la competitividad de la región.

Durante la reunión también se desarrolló un bloque sobre corredores ferroviarios de integración. En primer lugar, se presentaron los avances en el Corredor Ferroviario Salta – Socompa – Antofagasta (Argentina – Chile). Se realizaron exposiciones por parte de representantes de las empresas Belgrano Cargas y Logística S.A., Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) y FERRONOR S.A. La consultora Geoconsult, presentó los avances del estudio en curso del Ramal C14 Salta – Socompa (Ramal del Ferrocarril Belgrano Cargas) y una experiencia reciente sobre mejoras del sistema ferroviario en Austria.

En segundo lugar, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile presentó el Ferrocarril Trasandino del Sur en el marco de la Subcomisión del Corredor Bioceánico Argentina – Chile. En último lugar, se presentó el Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (Brasil – Bolivia – Perú) por parte del Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda de Bolivia.

Insumos para elaborar una estrategia que facilite la Integración Ferroviaria Suramericana

El estudio fue coordinado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay, y contó con la activa participación de los funcionarios técnicos de todos los países de la región.

Constituye un aporte clave para definir los próximos pasos en materia de integración ferroviaria, pues incluye la puesta al día del estado de situación de los ferrocarriles regionales, principalmente de cargas, centrándose en sus aspectos principales: infraestructuras, servicios y marco regulatorio y, asimismo, analiza su potencial de generar valor agregado a partir de su integración.



Planificación para la Integración y Desarrollo de los Territorios de Frontera

“Este enfoque entiende las fronteras como espacios de integración y desarrollo, y pone de relieve la responsabilidad de planificar el territorio para colaborar con el desarrollo y la integración social, política y económica de esas regiones”

Marcela Espinoza

Jefa de Departamento, Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado, Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.



Con el foco puesto en los habitantes de las fronteras

Trabajar en las fronteras es de vital importancia para mejorar la competitividad y promover el desarrollo sostenible de esas regiones. Es necesario superar las asimetrías estructurales y los problemas de cohesión social existentes para integrarlos a la dinámica económica nacional y regional.

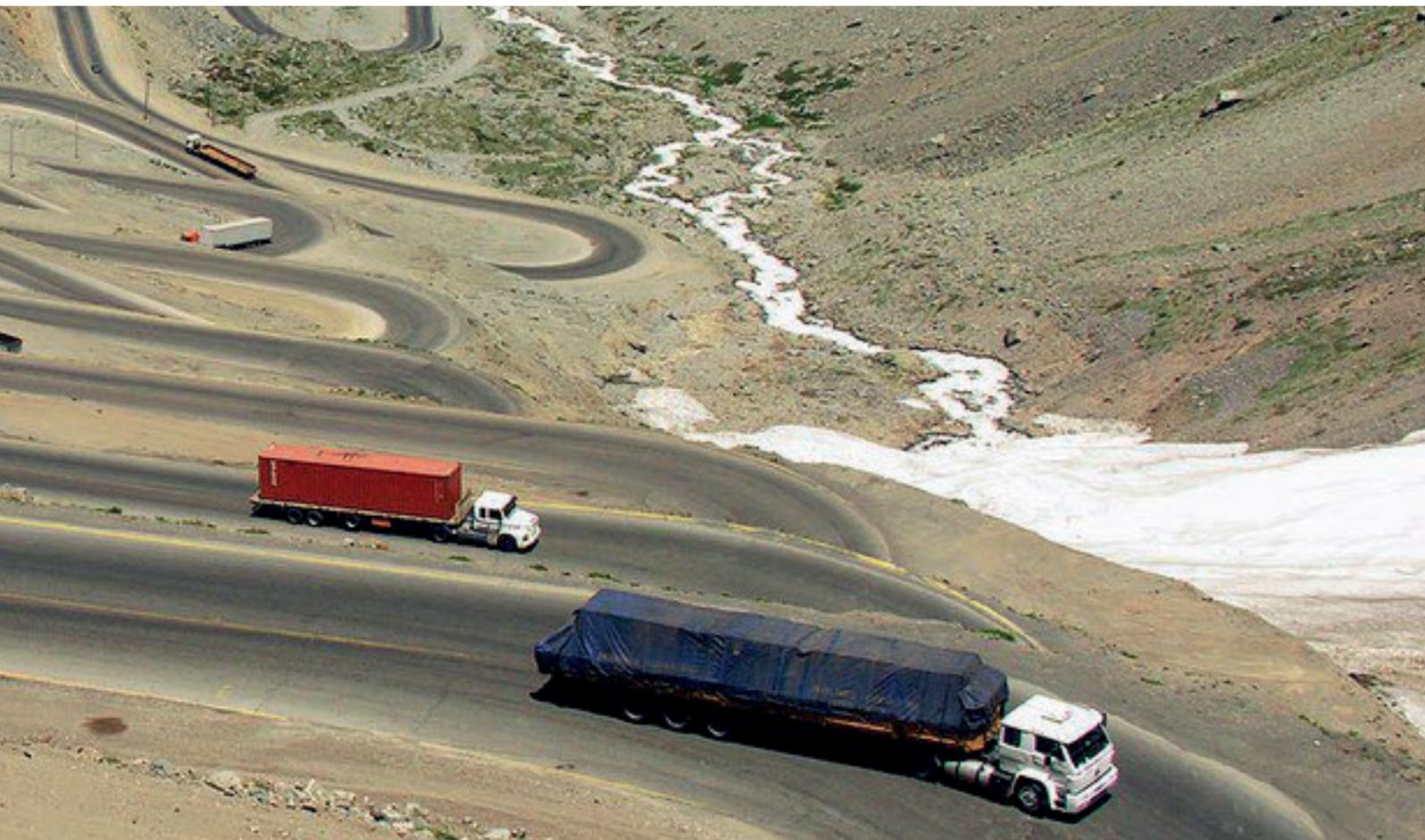
Durante los primeros diez años de trabajo del Foro Técnico IIRSA (2000-2010), las acciones buscaron convertir las fronteras (pasos) en canales de integración y se enmarcaron en el Proceso Sectorial “Facilitación de Pasos de Frontera”.

El objetivo de facilitar y modernizar los pasos adquirió nuevo impulso en el marco de COSIPLAN, que lo incluyó como una de sus prioridades en el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 y en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).



95

pasos de frontera incluidos
en la plataforma



En la Cuarta Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Santiago de Chile, noviembre 2013), Argentina y Chile fueron designados coordinadores del Grupo Técnico Ejecutivo de Integración y Facilitación Fronteriza.

Durante 2016, Argentina y Chile, países coordinadores de esta temática, propusieron relevar información actualizada sobre la situación de los pasos de frontera en referencia a los controles y a la población ubicada en el área de influencia

más próxima. Como resultado de las actividades realizadas, y reconociendo las deficiencias en la disponibilidad y calidad de la información, se incorporó en el Plan de Trabajo 2017 la implementación de una plataforma que contenga la información de base de cada territorio de frontera.

La reunión de Buenos Aires

Los días 12 y 13 de septiembre de 2017, tuvo lugar en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, la Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Planificación para la Integración y Desarrollo de Territorios de Frontera que contó con la presencia de delegaciones de los países, tanto de las coordinaciones nacionales como de las áreas de gobierno vinculadas con las fronteras: aduanas, migraciones, seguridad, servicios de sanidad, comercio y producción.

Los objetivos de la Reunión fueron: i) intercambiar información y dialogar sobre la gestión coordinada de fronteras en América Latina, y ii) compartir los avances y acordar próximos pasos para el desarrollo e implementación de la plataforma Pasos Suramericanos.

Para cubrir los objetivos se organizaron dos jornadas con cinco paneles integrados por especialistas invitados para tratar los

temas: la Gestión Coordinada de Fronteras; las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE); los modelos de operación para el movimiento de carga y el tránsito de personas; los procedimientos, mecanismos y tecnologías para la articulación del movimiento internacional de cargas; y las experiencias de corredores y pasos fronterizos. Todos los paneles tuvieron una altísima calidad y pudieron conocerse experiencias muy valiosas para los funcionarios presentes y para quienes participaron de las presentaciones en forma virtual.

La gestión de fronteras es un tema que une aspectos generalmente aislados y hasta opuestos como son el control migratorio con su énfasis en la seguridad y el aduanero, donde la interacción económica e incluso la competitividad de los actores involucrados a nivel privado depende directamente de lo que sucede en la instancia fronteriza. Se hizo hincapié en



la necesidad de capacitar adecuadamente a los funcionarios, simplificar trámites en especial para el tránsito de cargas y unificar criterios sanitarios, así como de encarar las obras de infraestructura necesarias para una mejor gestión de los pasos que experimentan mayores demandas.

Luego de analizar distintas variantes adoptadas por países como Costa Rica y Brasil, hubo coincidencia en que las VUCE agregan valor en todos los eslabones de la cadena de transporte. La implementación y desarrollo es diferente en cada país y depende del software adoptado, el tipo de gobernanza del mismo y la confidencialidad de los datos que de esto se desprende, así como de los recursos financieros asignados por cada país.

Tuvieron oportunidad de expresarse los usuarios privados de los pasos de frontera representados por cámaras de

transportistas. Destacaron especialmente la necesidad de que los gobiernos de la región acompañen los avances tecnológicos que implementan los transportistas, con marcos legales y regulaciones modernas, para aumentar la competitividad del comercio internacional.

Los Coordinadores de Argentina y Chile presentaron detalladamente el objetivo, características, etapas de desarrollo y diseño preliminar de la plataforma Pasos Suramericanos. Durante la reunión se presentó a consideración de los países un listado preliminar de 121 pasos de frontera habilitados, y a partir de un ejercicio práctico se seleccionaron los 95 pasos fronterizos que se incorporarán a la plataforma, que se presentará en la VII Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN, a realizarse el 7 de diciembre en la ciudad de Buenos Aires.



Más tecnología, sustento de un nuevo abordaje en fronteras

Durante la XXX Reunión del Foro Técnico IIRSA celebrada en Buenos Aires en el mes de abril, Argentina y Chile presentaron una propuesta para desarrollar la plataforma Pasos Suramericanos, que contendrá información sobre los territorios de frontera. Esta propuesta fue enviada a los Coordinadores Nacionales previo a una videoconferencia realizada el 26 de mayo cuyo propósito fue analizar los campos de información que contendrá el sistema y algunos elementos sobre los criterios para la selección de los pasos de frontera que se reportarán en la plataforma.

El objetivo principal de la Plataforma Pasos Suramericanos es consolidar una herramienta accesible a través de internet, que permita albergar la información disponible sobre los pasos de frontera habilitados de Suramérica y los territorios en los

cuales se establecen, con el propósito de elaborar planes de integración y desarrollo económico y social para dichas áreas.

Sus objetivos específicos son:

1. Planificar e implementar las políticas públicas necesarias para mejorar la infraestructura y optimizar los procedimientos en los pasos de frontera.
2. Poner a disposición de los organismos de gobiernos nacionales y subnacionales la información relativa a las áreas de frontera para mejorar la calidad de vida de los habitantes de dichos territorios.
3. Difundir información sobre la operatoria y documentación necesaria para el tránsito en cada paso de frontera, tanto para transporte de carga como para movilidad de las personas.





Integración Austral

Países limítrofes:

Argentina y Chile

Estado actual:

[➤ Más información](#)

Apertura:

Permanente



Paso Terrestre



Doble Cabecera Control en entrada

Origen:

Chile

Destino:

Argentina



DESCARGAR TODA LA INFORMACIÓN EN PDF



CERRAR

Nombre del Complejo



Argentina

Localidad, Santa Cruz



Ubicación en el mapa

Horario Pasajeros Verano: 08:00 a 22:00hs

Horario de Cargas Verano: 08:00 a 22:00hs

Altitud: 2700mts

Horario Pasajeros Invierno: 08:00 a 22:00hs

Horario de Cargas Invierno: 08:00 a 22:00hs

Tipo de tráfico:



Carga



Pasajeros



TVF Tránsito vecinal fronterizo

Accesos:

RN3 (63km, Río Gallegos)



Tormentas Moderadas



-4°C

> CLIMA EXTENDIDO

Documentación requerida

- Migraciones: www.migraciones.gov.ar
- Aduana: www.afip.gov.ar/viajeros
- SENASA: www.senasa.gov.ar
- Vialidad Nacional: www.vialidad.gov.ar

Formularios requeridos para cruzar el paso de frontera



Formularios PDF

Tipo de Ruta: Asfalto

Tipo de calzada: Pavimento

Estado: Excelente



Datos útiles de contacto



Cuartel de Bomberos: (+54) 02966 420232



Delegación policial: (+54) 02966 639435



Centro Sanitario: (+54) 02966 422550

Nombre del Complejo



Chile

Localidad, San Gregorio



Ubicación en el mapa

Horario Pasajeros Verano: 08:00 a 22:00hs

Horario de Cargas Verano: 08:00 a 22:00hs

Altitud: 2700mts

Horario Pasajeros Invierno: 08:00 a 22:00hs

Horario de Cargas Invierno: 08:00 a 22:00hs

Tipo de tráfico:



Carga



Pasajeros



TVF Tránsito vecinal fronterizo

Accesos:

CH-255 (Punta Arenas, Monte Aymond, Paso Integración Austral)



Tormentas Moderadas



-4°C

> CLIMA EXTENDIDO

Documentación requerida

- Control migratorio: www.extranjeria.gob.cl/faq/
- Control aduanero: www.aduana.cl
- Control fitozoosanitario: www.sag.cl
- Vehículos: www.aduana.cl (Sistema de Control de Vehículos Motorizados)

Formularios requeridos para cruzar el paso de frontera



Formularios PDF

Tipo de Ruta: Asfalto

Tipo de calzada: Pavimento

Estado: Excelente



Datos útiles de contacto



Cuartel de Bomberos: (+56) 61 2242370



Delegación policial: (+56) 61 2761122



Centro Sanitario: (+56) 97750327

CARGAS

Información para el tranporte de cargas



Depósito



Cámara frigorífica



Balanza



Control de cargas extra-dimensionadas



Control de cargas peligrosas



Control de cargas refrigeradas

Información para el tranporte de cargas



Depósito



Cámara frigorífica



Balanza



Control de cargas extra-dimensionadas



Control de cargas peligrosas



Control de cargas refrigeradas

Características principales de la Plataforma Pasos Suramericanos

1. Será accesible a través de internet y estará alojada en el sitio web de COSIPLAN.
2. Brindará información de acceso público y contenidos reservados a los ámbitos de gobierno autorizados.
3. La plataforma contará con una ficha de información por cada paso de frontera.
4. La información provista por la plataforma es responsabilidad de los funcionarios de gobierno designados y será actualizada periódicamente.
5. El Foro Técnico del COSIPLAN, a través de la Secretaría del Comité de Coordinación Técnica (CCT) tendrá a su cargo la administración de la herramienta informática.

La plataforma está dirigida a: (i) funcionarios de gobiernos nacionales y subnacionales responsables de las políticas públicas orientadas a profundizar la integración entre los países de América del Sur y mejorar el desarrollo económico y social de los territorios de frontera; y (ii) la sociedad civil en su conjunto en tanto usuaria de los pasos de frontera suramericanos para el tránsito de bienes y personas.



Criterios para categorizar los pasos de frontera

Las fronteras de Suramérica presentan situaciones heterogéneas respecto a sus características geográficas, a la población que allí vive y a las dinámicas económicas y sociales. Con el propósito de dar un marco de referencia a la selección de los pasos de fronteras, se desarrollaron los siguientes criterios, agrupados en dos categorías: población en los territorios de frontera y movimiento de personas, bienes y servicios.

I. Población en los territorios de frontera:

1. **Pasos de frontera ubicados en áreas sin población estable.** En ellos, solo existen instalaciones con la presencia permanente o temporal de los funcionarios que ejercen los controles.
2. **Pasos de frontera vinculados a pequeñas poblaciones que ocupan los territorios de su entorno próximo.** Normalmente son centros urbanos con funciones muy locales, que no ejercen gran influencia sobre el paso.
3. **Pasos de frontera vinculados directamente a centros urbanos.** En ellos, los pobladores de la zona ejercen influencia sobre el paso a partir de los entramados económico-comerciales y socio culturales existentes.
4. **Pasos de frontera vinculados a ciudades gemelas.** Son aquellos en los que hay dos ciudades que se encuentran geográficamente muy cerca, a uno y otro lado de un límite internacional, y constituyen una sola unidad urbana. Estas localidades suelen tener libre circulación con controles desplazados hacia el interior de ambos países.

5. **Pasos de frontera en metrópolis regionales.** Son aquellos que se encuentran próximos a centros urbanos importantes y están asociados a ejes principales de interconexión binacional e internacional.

II. Movimiento de personas, bienes y servicios:

permite seleccionar pasos de frontera y sus áreas de influencia por los volúmenes de carga, pasajeros y turistas y el tránsito vecinal de mercancías y personas.

1. **Pasos de frontera con tránsito de pasajeros y turistas.** Corresponde a pasos con intenso tráfico de personas a nivel regional y binacional, incluyendo pasos con interés turístico, tanto en forma permanente como estacional.
2. **Pasos de frontera con tránsito de carga.** Corresponde a pasos con intenso intercambio comercial, tanto binacional como internacional.
3. **Pasos de frontera con el régimen de tránsito vecinal fronterizo (TVF) para mercancías y personas.** Localizados principalmente en las zonas pobladas y con centros urbanos próximos al paso o ciudades gemelas, amparados por acuerdos entre los dos países.
4. **Pasos que combinan tránsito de carga, pasajeros, turistas y tránsito vecinal fronterizo.** En estos casos se dan todo tipo de situaciones que demandan una mayor complejidad en los controles y tienen la presencia de todas las autoridades de los dos países.

Las principales fronteras suramericanas

La selección de los pasos a incluir en la plataforma es el resultado de la priorización realizada por los países en la Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Planificación para la Integración y Desarrollo de Territorios de Frontera, realizada en el mes de septiembre.

Los países seleccionaron 95 pasos para ser incorporados en la versión pública de la plataforma "Pasos Suramericanos". Esto se basó en un listado preliminar de 121 pasos, elaborado por la Secretaría del CCT tomando como insumos la Cartera de Proyectos de COSIPLAN, los cuestionarios sobre información de pasos de frontera completados por los países en 2016, información disponible en páginas web oficiales y de consultas realizadas con funcionarios de gobiernos.

Argentina es el país que más pasos de frontera tiene, alcanzando los 52 con sus cinco países limítrofes, de los cuales 37 comparte con Chile. Con el país vecino que tiene menos pasos es con Uruguay, todos asociados a ciudades que hacen parte de la cuenca del Río Uruguay, que es su límite geográfico. Estas tres conectividades combinan volúmenes de carga, pasajeros, turistas y TVF, y son Gualaguaychú (Puerto Unzué)-Fray Bentos, Concepción/Colón-Paysandú, y Concordia-Salto.

La frontera más extensa en kilómetros es la existente entre Argentina y Chile, por ello es la que más pasos tiene. Vale la pena destacar que la mayoría se encuentran en territorios sin población cercana estable. Sin embargo, algunos de ellos cuentan con altos volúmenes de carga y turistas, (Sico, Sistema Cristo Redentor e Integración Austral) y otros solo con turismo estacio-

nal o TVF (Río Encuentro, Ing. Ibañez-Pallavicini y Lago O'Higgins-San Martín).

Chile es el segundo país con más pasos, alcanzando los 44, de los cuales 37 son con Argentina. Tiene seis con Bolivia, algunos de ellos solo de carga (Chungará-Tambo Quemado y Visviri-Charaña) y otros de carga y turismo (Ollagüe-Estación Avaroa y Salar de Ollagüe), y uno con Perú (Concordia: Chacalluta-Santa Rosa).

El país más extenso de la región y con más fronteras con sus ocho vecinos es Brasil, y cuenta con 22 pasos de frontera habilitados seleccionados para la Plataforma. Este número reducido de pasos se debe a que gran parte de sus fronteras se encuentran ubicadas en el Amazonas. Con Colombia tiene solo uno (Tabatinga-Leticia) al igual que con Perú (Iñapari-Assis). Con Bolivia tiene cuatro pasos, siendo el más importante Corumbá-Puerto Suárez-Arroyo Concepción (carretero y ferroviario), el cual está vinculado a centros urbanos y tiene circulación de personas y carga.

Bolivia también tiene cinco fronteras como Argentina, pero muchos menos pasos: 20 en total. Se destaca su gran diversidad, siendo los más complejos los cuatro con Argentina, dado que están vinculados a centros urbanos o ciudades gemelas, y que combinan importantes volúmenes de carga, pasajeros, turistas y TVF. Estos son: Villazón-La Quiaca, Pocitos Boliviano/Yacuiba-Salvador Mazza, Bermejo-Aguas Blancas y Bermejo-Puerto Chalanas (fluvial). En el extremo opuesto se encuentra el paso de Bolivia con Paraguay, Cañada Oruro Hito BR 94-Infante Rivarola, el cual no tiene poblaciones cercanas y solo registra movimientos de cargas.

La mayor parte de los pasos de Brasil con Uruguay está asociada a ciudades gemelas con TVF de mercancías y personas, como Santa Ana do Livramento–Rivera y Aceguá–Aceguá, con importantes volúmenes de carga. Por el contrario, los pasos de frontera entre Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela, con ciudades gemelas o centros urbanos cercanos, acusan problemas de informalidad, y a su vez combinan considerables volúmenes de carga, pasajeros, turistas y TVF. Los más importantes son: Desaguadero entre Bolivia y Perú; Eje Vial N° 1: Huaquillas–Aguas

Verdes entre Ecuador y Perú; Rumichaca (IpiALES–Tulcán) entre Colombia y Ecuador; y Cúcuta y Villa del Rosario con Ureña y San Antonio entre Colombia y Venezuela.

Los principales pasos de frontera de Brasil con Paraguay (Foz de Iguazú–Ciudad del Este) y de Argentina con Paraguay (Posadas–Encarnación) están vinculados directamente a centros urbanos con importantes movimientos de personas y carga, haciéndolos muy complejos por las asimetrías de desarrollo existentes y cierta informalidad en los intercambios.



**Sistemas de
Información
Geográfica**

“El SIG adquiere gran importancia en un siglo 21 en que la sociedad civil pide transparencia y que la información esté sobre la mesa como eje central de la toma de decisiones en la región”.

Fernando Álvarez de Celis

Subsecretario de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio del Interior,
Obras Públicas y Vivienda de Argentina



Mejorando la gestión de información geográfica para integrar América del Sur

El Sistema de Información Geográfica (SIG) del COSIPLAN permite visualizar y gestionar datos para interpretar los fenómenos y las tendencias que suceden en los territorios de la región. Por primera vez los países suramericanos se integran en una única herramienta de información geo espacial oficial, a través de un sitio web de acceso público, con información geográfica que puede ser descargada y trabajada con cualquier software SIG de escritorio.



www.sig.cosiplan.unasursg.org

26

capas de
información geográfica



Con una cobertura de datos que alcanza a toda América del Sur, el SIG del COSIPLAN orienta la planificación territorial de los proyectos de integración física, permite un análisis geográfico a distintas escalas y la generación de cartografía temática.

Este sistema se elaboró a partir de una metodología participativa entre un equipo

de asistencia técnica, trabajo individual y grupal de los países. El desarrollo de esta herramienta fue financiado por el Fondo de Iniciativas Comunes de la UNASUR, y requirió cuatro años de trabajo de funcionarios de los 12 países coordinados por Argentina, país que lidera este grupo. Desde finales de 2015 está disponible en internet y es de uso público y gratuito.

La reunión de Buenos Aires

El principal objetivo de 2017 fue avanzar en la consolidación del SIG en una plataforma de Infraestructura de Datos Espaciales (IDE). Para esto, se realizaron dos videoconferencias más un taller presencial, en el que participaron activamente los miembros del Grupo de Trabajo del SIG-COSIPLAN. Las reuniones virtuales se realizaron los días 21 de marzo y 22 de mayo, y el taller tuvo lugar en la ciudad de Buenos Aires el 24 de agosto.

Como resultado del encuentro en Buenos Aires, se relevó la información disponible para incorporar seis capas temáticas al SIG: zonas francas, centros logísticos, comunidades indígenas, fibra óptica, líneas de transmisión eléctrica, y centrales de energía; y se acordaron los criterios para sumar una capa adicional sobre riesgos de desastres y gestión de emergencias.

A fin de trabajar en conjunto y no duplicar esfuerzos, se inició un diálogo con el Instituto Panamericano de Geografía e Historia

(IPGH) quien, junto al Sistema de Referencia Geocéntrico para las Américas (SIRGAS), el Comité Regional de las Naciones Unidas sobre la Gestión Global de Información Geoespacial para las Américas (UN-GGIM Américas) y el Programa GeoSUR, trabajan en el desarrollo de la Infraestructura de Datos Espaciales de las Américas con la creación del Mapa Integrado de América del Sur (MIAS).

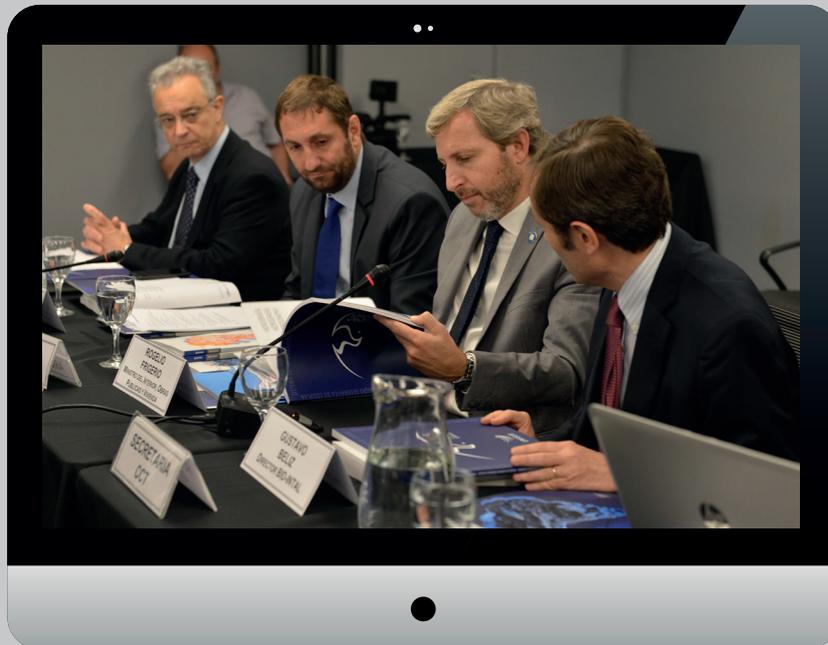
La evolución desde un Sistema de Información Geográfica (SIG) a una Infraestructura de Datos Espaciales (IDE se ve reflejada, en la primera fase, en la manera de gestionar y actualizar la información. En el caso del SIG del COSIPLAN, los países enviaban la información al administrador de la plataforma (la Secretaría General de UNASUR), quien la catalogaba y cargaba en el sistema para ser publicada en internet. La IDE permite a los países la posibilidad de cargar la información de manera directa y descentralizada a través de un geoservicio.



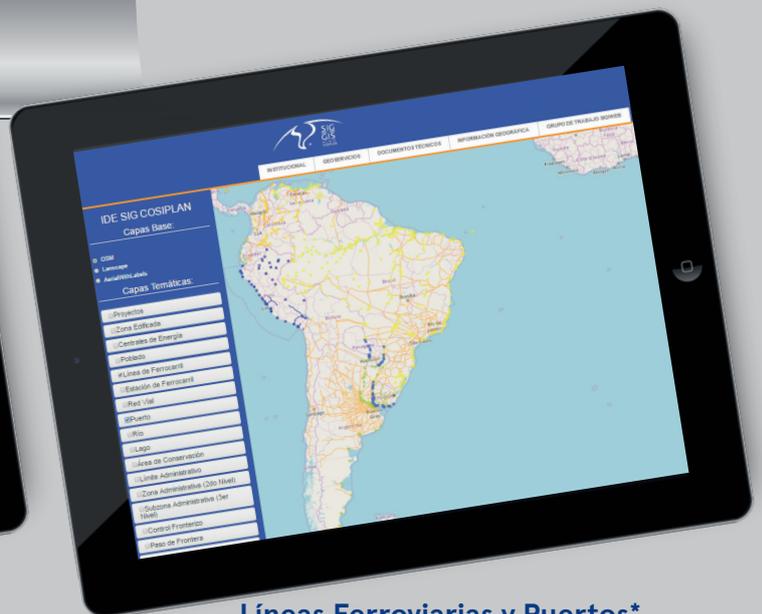
Portal SIG – IDE*



Proyectos COSIPLAN*



Áreas de Conservación*



Líneas Ferroviarias y Puertos*

¿Qué es una IDE?

Una Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) es un sistema de información integrado por un conjunto de recursos (catálogos, servidores, programas, datos, aplicaciones, páginas web) dedicados a gestionar información geográfica (mapas, fotos, imágenes de satélite, topónimos) disponibles en Internet, que cumplen una serie de condiciones de interoperabilidad (normas, especificaciones, protocolos, interfaces) y que permiten que un usuario con un simple navegador, pueda utilizarlos y combinarlos según sus necesidades.¹

La IDE tiene cuatro componentes fundamentales:

1. Datos.
2. Metadatos: son los descriptores de los datos.
3. Servicios: son las funcionalidades accesibles mediante un navegador que

una IDE ofrece al usuario para aplicar sobre los datos geográficos.

4. Aspectos organizativos: son estándares y normas que hacen que los sistemas puedan interoperar, leyes, reglas y acuerdos entre los productores de datos geográficos, así como el personal humano y la estructura organizativa. Los organismos de estandarización más importantes son el OGC Open Geospatial Consortium y la ISO Organización Internacional de Estandarización.

Es decir, las IDE son la suma de políticas, estándares, organizaciones y recursos tecnológicos que permiten la obtención, el uso y el acceso de forma eficaz, eficiente y transparente, de la información territorial en una región o país. Aportan la posibilidad del descubrimiento cruzado de información, el acceso plural y el uso coordinado de esta información en los procesos de toma de decisión.²

¹ Definición propuesta por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente de España.

² Información extraída de: Carranza Torres, 2014.

¿Qué diferencia existe entre un SIG y una IDE?

Los SIG requieren de una gran cantidad de datos y categorizaciones de parte de la función pública. Estos datos sólo pueden compartirse a través del apoyo de robustas y sofisticadas tecnologías, como lo son las IDE. Estas son la "columna vertebral" que apoyan sistemas de información geográfica.

Las IDE se diferencian de los SIG porque, además de incluirlos, los normalizan, logran-

do mayor eficiencia en el tratamiento de información geográfica que la que producen los funcionarios e instituciones relacionados al tema. Esto evita la inexactitud y la duplicidad en la producción de datos geográficos, la compra innecesaria de recursos y sistemas digitales, y los vicios de la apropiación indebida de bases territoriales de datos.

El acceso a los datos y el uso del SIG

El Grupo de Trabajo tendrá a cargo la capacitación constante y el soporte técnico para las instituciones responsables de la información en los países involucrados. También seguirá monitoreando que los datos geoespaciales brindados estén correctamente integrados y, en caso de detectar inconsistencias, notificará directamente a los países para que realicen los ajustes. En tal sentido se realizaron las siguientes acciones:

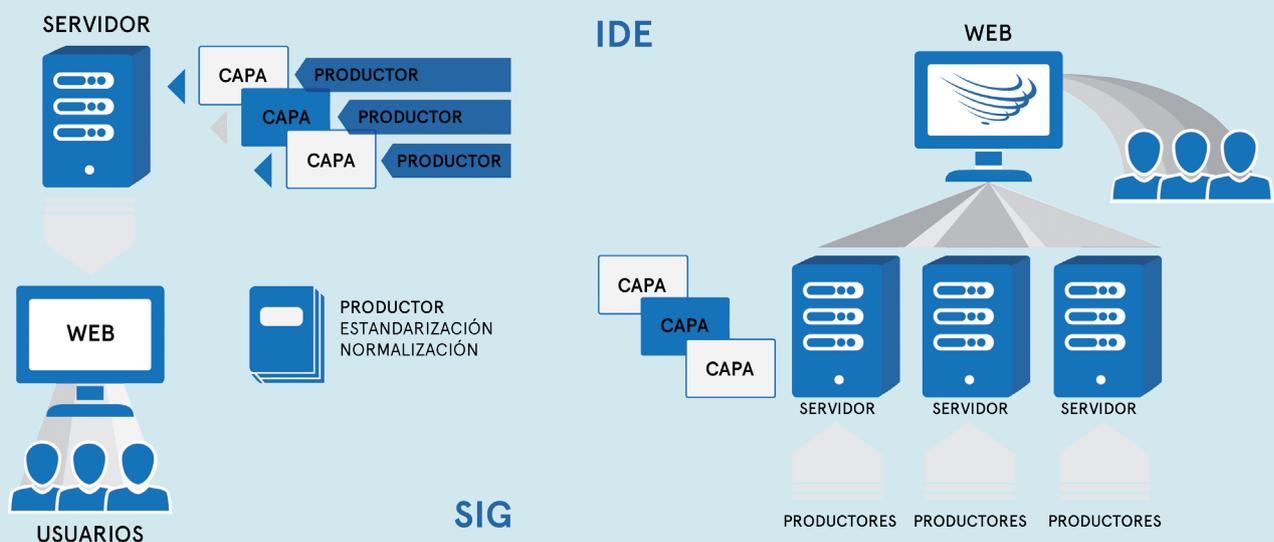
A. Modificación del Portal SIG-IDE-UNASUR

1. Se modifican los servicios WMS, WFS y WCS centralizándolos.
2. Se actualizan los documentos técnicos.
3. Se modifica la sección de información geográfica direccionando al Geoserver.

4. Se incluye un buscador de metadatos.
5. Se cambia el visualizador de mapas por uno compatible con la IDE.
6. Se propone incluir una sección donde se encuentren las IDEs nacionales.
7. Se modifica el texto de introducción enfocándolo a la IDE.

B. Prototipo IDE UNASUR

La Infraestructura de Datos Espaciales es una comunidad de información geoespacial que tiene como objetivo propiciar la publicación de datos, productos y servicios, de manera eficiente y oportuna como un aporte fundamental a la democratización del acceso de la información producida por los Estados miembros.



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de Argentina

Comunicación
y difusión

“Mejorar la competitividad es crucial para generar desarrollo, las nuevas tecnologías son la clave para contar con procesos eficientes y transparentes.”

Ignacio Estévez

Especialista en Integración y Comercio BID-INTAL, Secretaría CCT

A man with grey hair, wearing a straw hat and a red and blue plaid shirt, is sitting on a haystack. He is looking at a tablet computer. The background is a lush green field with a tree trunk on the left.

**Innovación digital para
difundir la integración regional**

“La posibilidad de acceder a información nos iguala, abre la puerta a un mundo de ideas para profundizar la integración y estimula la participación.”

Alejandra Radl

Especialista en Integración y Comercio BID-INTAL, Secretaría CCT

El objetivo del COSIPLAN por comunicar la visión de una América del Sur mejor conectada y más integrada sigue vigente. Reforzando esa responsabilidad actualizamos en forma permanente los contenidos de nuestras plataformas digitales y desarrollamos nuevas herramientas tecnológicas que reciben cada año crecientes visitas de nuestros países y del resto del mundo.

El esfuerzo por dar a conocer las actividades que se desarrollan en el marco del COSIPLAN lleva implícito el compromiso con la transparencia y la necesidad de fomentar la participación de la sociedad en todos los ámbitos de trabajo del Consejo. A través del uso de la tecnología, creamos espacios de intercambio de información que generan procesos de comunicación diferentes a los tradicionales.

A lo largo de estos años, los avances tecnológicos nos permitieron mejorar el sitio web del Consejo, el Sistema de Información de Proyectos (SIP) y el Sistema de Información Geográfica (SIG).

De esta manera, reflejamos apropiadamente los progresos en la integración física de la región, que no solo se refieren a la construcción de infraestructura sino también a la profundización del conocimiento de los territorios y de las cuestiones sectoriales que son transversales a la conectividad.

Durante el presente año desarrollamos dos nuevas plataformas digitales que ofrecen grandes beneficios y facilidades

al trabajo que realizan los funcionarios de los distintos gobiernos, y que próximamente se encontrarán al público para seguir fomentando la integración. Una de ellas es un sitio dedicado a los Pasos Suramericanos, que brinda a la sociedad información sobre más de 100 pasos de frontera de América del Sur.

La segunda es una herramienta que permite gestionar los avances del Plan de Implementación del Programa Territorial de Integración Túnel Binacional Agua Negra que contiene 116 acciones para preparar el territorio y a su gente, con una visión de integración para la llegada del túnel.

Gracias a los avances tecnológicos, al compromiso por seguir innovando y al apoyo del INTAL en su rol de Secretaría del CCT del COSIPLAN, contamos con siete plataformas digitales dedicadas a mejorar la calidad de la planificación de la conectividad de nuestro continente, con el propósito de seguir acercando a los suramericanos.



Eventos

Informes, fotografías, entrevistas, videos y documentos de más de 250 actividades realizadas desde el año 2000.



Documentos

Más de 2000 presentaciones, informes, documentos técnicos y publicaciones sobre integración física en América del Sur.



Institucional

Qué es COSIPLAN, objetivos, plan de acción, países miembros, antecedentes y conceptos en los que apoya su trabajo.



Pasos Suramericanos

Reune la información necesaria para el tránsito en pasos de frontera, tanto para transporte de carga como para movilidad de personas.

cosiplan.org/pasossuramericanos

PLATAFORMAS DE INFORMACIÓN INTERACTIVA

cosiplan.org





Gestión PTI

Incluye cada una de las acciones implementadas en el PTI Túnel Agua Negra, con su grado avance, el responsable de la acción y mapa georreferenciado

> cosiplan.org/gestionpti



Sistema de Información Geográfica (SIG)

Permite visualizar datos georreferenciados en capas temáticas unificadas para América del Sur, incluidos los proyectos del COSIPLAN.

> sig.cosiplan.unasursg.org



Ejes de Integración y Desarrollo

Presenta información territorial, socioambiental, económica, y de infraestructura de los nueve Ejes. Incluye la ubicación geográfica de los proyectos del COSIPLAN y se vincula con el SIP.

> cosiplan.org/ejes



Sistema de Información de Proyectos (SIP)

Contiene los proyectos de la Cartera de COSIPLAN en fichas técnicas con mapas georreferenciados. Información actualizada por los países.

> cosiplan.org/proyectos



ÁREAS DE TRABAJO

- Cartera de Proyectos
- Agenda de Proyectos
- Prioritarios de Integración
- Metodologías de Planificación
- Procesos Sectoriales de Integración



Exporta Fácil

Difunde la experiencia del servicio de exportación por vía postal para potenciar el intercambio comercial de las MiPyMes de América del Sur

> cosiplan.org/exportafacil

Más tecnología para promover la integración

Acompañando las actividades del Plan de Trabajo 2017, la Secretaría del CCT desarrolló acciones de difusión y comunicación para acercar a la sociedad los trabajos realizados por el Consejo y sus resultados. A continuación, se resumen las principales iniciativas implementadas con este propósito.

Sitio Web

cosiplan.org

En 2017 el COSIPLAN incorporó en su sitio web un canal de suscripción al boletín de noticias con el propósito de brindarles a los usuarios otra herramienta que favorezca el contacto con el trabajo que realizan los países en este marco regional. De esta manera, el acceso a los resultados de una reunión o a una nueva publicación resulta más simple y rápida, con la posibilidad de ver la información desde cualquier dispositivo. Durante este periodo se realizaron 18 envíos a más de 1200 suscriptores.

Además, gracias a los enlaces ubicados en la página principal del sitio, se pueden encontrar fácilmente las publicaciones en línea, los videos institucionales y las fotografías de los eventos.

A través del sitio también se pueden realizar consultas a las plataformas digitales dedicadas a las principales áreas de trabajo del COSIPLAN. Ellas son el Sistema de Información de Proyectos, el Sistema de Información Geográfica, Ejes de Integración y Desarrollo, Exporta Fácil, Pasos Suramericanos y Sistema de Gestión del PTI.

En el presente año se realizaron 35 actividades de las cuales 11 fueron reuniones presenciales, 18 videoconferencias y 6 capacitaciones. Estos encuentros fueron reportados en el sitio web, junto con los documentos producidos en cada caso, que totalizan 144 incluyendo agendas, presentaciones, estudios e informes, todos ellos con opción de descarga.

+69 mil

visitas anuales

+140

documentos

El sitio web del COSIPLAN registra alrededor de 69 mil visitas anuales, con un crecimiento en torno al 6% en el último año. La sección de la web que más interés genera es la de documentos con 4,8%, seguida por la dedicada a los Ejes con el 4,5%. Argentina y Perú son los países que mayor volumen de visitas realizan a la web.



Sistema de Información de Proyectos

cosiplan.org/proyectos

El SIP contiene datos oficiales y de calidad sobre los 562 proyectos de integración que conforman la Cartera del COSIPLAN y de los proyectos estructurados de la API. Esta información es actualizada por los funcionarios de los países suramericanos y en cada una de las fichas de los proyectos están todos sus datos para poder contactarlos y ampliar el conocimiento sobre esas obras.

A partir de 2017 el Sistema de Información de Proyectos permite desagregar los proyectos en sus componentes principales.

Los países de la región que más visitan el SIP son Perú con el 40% de las consultas, seguido por Argentina con el 16%. De los 98 países que consultan el SIP, España y Estados Unidos están entre los diez primeros.

Los proyectos que mayor interés generaron en 2017 pertenecen en su mayoría al Eje del Amazonas, seguidos por proyectos del Eje MERCOSUR-Chile y del Interoceánico Central.

50 mil
visitas anuales



RANKING DE LOS 10 PROYECTOS MÁS CONSULTADOS

#	NOMBRE	EJES	PAÍS/PAÍSES
1	Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración	Interoceánico Central	Bolivia
2	Túnel Binacional Agua Negra	MERCOSUR-Chile	Argentina - Chile
3	Modernización del Puerto de El Callao	Amazonas	Perú
4	Integración Vial Tacna - La Paz, Tramo Tacna - Collpa	Interoceánico Central	Bolivia - Perú
5	Mejoramiento de la Carretera Tingo María - Pucallpa	Amazonas	Perú
6	Gasoducto del Noreste Argentino	MERCOSUR-Chile	Argentina
7	Autopista Lima - Ricardo Palma	Amazonas	Perú
8	IIRSA Centro, Tramo 2: Ricardo Palma-La Oroya-Desvío Cerro de Pasco / La Oroya-Huancayo	Amazonas	Perú
9	Construcción del Nuevo Puerto de Yurimaguas	Amazonas	Perú
10	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero	Andino	Bolivia - Perú

Sistema de Información Geográfica

sig.cosiplan.unasursg.org

El Sistema de Información Geográfica (SIG) del COSIPLAN permite visualizar y gestionar datos para interpretar los fenómenos que suceden en los territorios de la región y apoyar el proceso de planificación.

Esta herramienta contiene 26 capas de información geo espacial oficial, en un sitio web de acceso público, que puede ser descargada y trabajada con cualquier software SIG de escritorio.

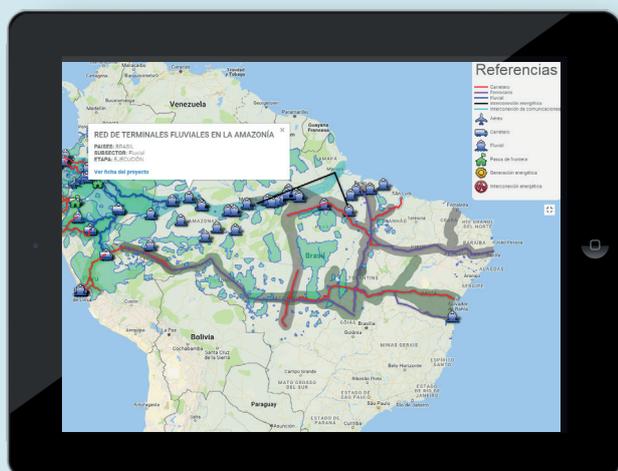


Ejes de Integración y Desarrollo

cosiplan.org/ejes

Este sistema permite visualizar las características territoriales de los Ejes en contraste con la ubicación de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN, consultando el Sistema de Información de Proyectos.

En 2017 se crearon 10 nuevas capas geo-referenciadas en base Google Maps que presentan características territoriales de los Ejes (áreas protegidas y amenazas naturales), aspectos sociales (distribución de la población y comunidades originarias), actividad económica (PBI) e Infraestructura (sistemas portuarios y aeroportuarios).

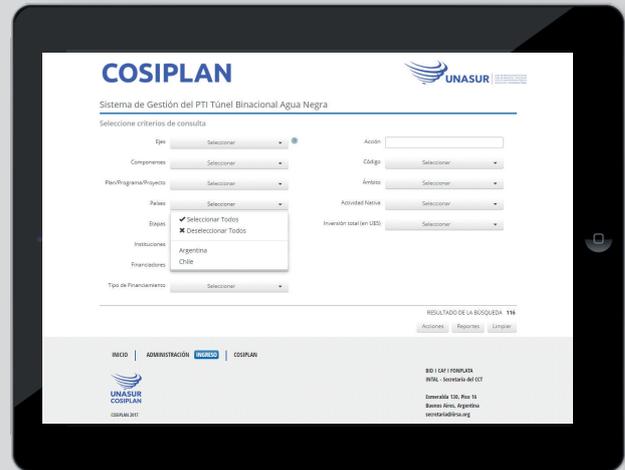


Sistema de Gestión del PTI

cosiplan.org/gestionpti

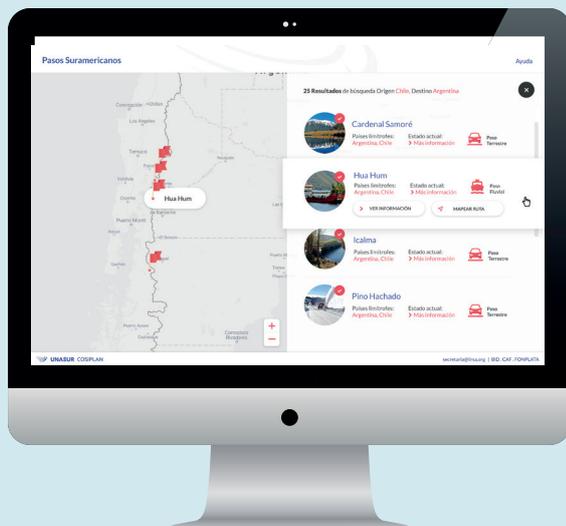
El Sistema de Gestión del PTI Túnel Binacional Agua Negra ofrece información sobre cada una de las 115 acciones implementadas en el marco de este programa y su grado avance.

Durante 2017 se desarrolló este sistema y el equipo de trabajo de Argentina y Chile se capacitó en el uso de la herramienta, realizó la carga inicial de las acciones y actualizó la información.



Pasos Suramericanos

cosiplan.org/pasossuramericanos



La plataforma Pasos Suramericanos brinda a la sociedad información oficial sobre 100 pasos de frontera habilitados de América del Sur. El objetivo es elaborar planes de integración y desarrollo económico y social para dichas áreas.

En 2017 se lanzó el módulo de acceso público que contiene información sobre la operatoria y documentación necesaria para el tránsito en cada paso de frontera, tanto para transporte de carga como para personas.

Videos

+ 9.100

visualizaciones en 2017

Durante 2017 se produjeron 37 videos relacionados con temas clave del Plan de Trabajo del COSIPLAN. Se destaca el crecimiento anual del 220% en la visualización de los videos y un aumento de más del 300% en el tiempo empleado para verlos.



El SIP paso a paso

El tutorial del SIP del COSIPLAN presenta los pasos a seguir para consultar información oficial, actualizada y de calidad, sobre los 562 proyectos de integración.



Nuevas tecnologías para conocer más sobre los Ejes

Este video presenta el sitio Ejes de Integración y Desarrollo, único en América del Sur, que busca articular los proyectos de integración física con sus territorios, a partir de la caracterización económica, social y ambiental del área de influencia de los Ejes.



Una visión estratégica para Coquimbo y San Juan

Se produjeron dos videos sobre las reuniones del PTI Túnel Binacional Agua Negra realizadas durante 2017 en San Juan y La Serena, con imágenes de las visitas al Paso Internacional Agua Negra de ambos lados de la Cordillera.



Soluciones innovadoras para los territorios de frontera

Este año por primera vez se transmitió en vivo vía streaming las dos jornadas del GTE sobre Planificación para la Integración y Desarrollo de Territorios de Frontera. Se produjeron 21 videos de las exposiciones y paneles.



Experiencias en logística de cargas para ser más competitivos

A partir de la reunión sobre Transporte de Carga y Logística, realizada el 18 y 19 de octubre en la ciudad de Lima, se produjeron 6 videos de las exposiciones que estuvieron a cargo de expertos invitados en la temática de los diferentes países.

Publicaciones

En 2017 se elaboraron tres documentos técnicos y tres publicaciones anuales que reflejan el progreso de los países de América del Sur en temáticas específicas de la integración de infraestructura regional.



Plan de Acción Estratégico 2012-2022 ajustado a 2017



Insumos para elaborar una estrategia que facilite la integración ferroviaria suramericana



Informe de Avance 2017 Plan de Implementación PTI Túnel Binacional Agua Negra



Cartera de Proyectos 2017



Informe de la API 2017



Informe de Actividades 2017

Reuniones realizadas

Fecha	Lugar	Actividad
21 - mar	 Videoconferencia	Reunión del GT sobre Sistemas de Información Geográfica
22 - mar	 Videoconferencia	Reunión Especial de PPTs 2011-2017 sobre la Revisión del PAE
18 - abril	 Buenos Aires	XXX Reunión del Foro Técnico IIRSA
19 - abril (m)	 Buenos Aires	I Jornada Especial sobre Revisión de la API
19 - abril (t)	 Buenos Aires	I Jornada Especial sobre Revisión del PAE
19 y 20 - abril	 Buenos Aires	XV Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN
10 al 12 - may	 San Juan, Argentina	Reunión sobre el PTI Túnel Binacional Agua Negra
16 - may	 Videoconferencia	Reunión del GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje Perú-Brasil-Bolivia
22 - may	 Videoconferencia	Reunión del GT sobre Sistemas de Información Geográfica
22 - may / 16 jul	 Curso virtual	Programa de Capacitación en Formulación y Gestión de Políticas sobre Transporte de Carga y Logística - 4ª Edición
23 - may	 Videoconferencia	Reunión del GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje MERCOSUR-Chile
26 - may	 Videoconferencia	Reunión del GTE sobre Planificación para la Integración y Desarrollo de Fronteras
30 - mayo	 Videoconferencia	Reunión del GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje Hidrovía Paraguay-Paraná
5 - jun	 Videoconferencia	Reunión del GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje del Sur
5 - jun	 Videoconferencia	Reunión del GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje de Capricornio
22 - jun	 Videoconferencia	Reunión del GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje del Amazonas
22 - jun	 Videoconferencia	Reunión del GT sobre Telecomunicaciones

Fecha	Lugar	Actividad
29 - jun	 Videoconferencia	Reunión del GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje Andino
11 - jul	 Montevideo	II Jornada Especial sobre Revisión de la API
12 - jul	 Montevideo	II Jornada Especial sobre Revisión del PAE
13 - jul	 Montevideo	Reunión del GT sobre Integración Ferroviaria
26 - jul	 Videoconferencia	Reunión del GTE sobre Integración Aérea
24 - ago	 Buenos Aires	Reunión del GT sobre Sistemas de Información Geográfica
12 y 13 - sept	 Buenos Aires	Reunión del GTE sobre Planificación para la Integración y Desarrollo de Fronteras
27 al 29 - sept	 La Serena, Chile	Reunión sobre el PTI Túnel Binacional Agua Negra
18 y 19 - oct	 Lima	Reunión del GTE sobre Transporte de Carga y Logística
26 - oct	 Videoconferencia	Reunión del GTE sobre Integración Aérea
5 - dic	 Buenos Aires	XXXI Reunión del Foro Técnico IIRSA
6 - dic	 Buenos Aires	XVI Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN
7 - dic	 Buenos Aires	VII Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN



La visión de los Ministros del COSIPLAN

Una responsabilidad compartida 92

La visión de los
Ministros del
COSIPLAN

La conectividad suramericana, una responsabilidad compartida

Los ministros representantes ante el COSIPLAN repasan los principales logros del trabajo del Consejo y ofrecen su mirada sobre el futuro de una América del Sur más integrada a través de la infraestructura. Con foco en el desarrollo productivo y comercial de la región, colocan la inclusión social en el centro de la escena a la hora de planificar la integración.



Rogelio Frigerio
Ministro del Interior,
Obras Públicas y Vivienda
República Argentina



Dyogo Henrique De Oliveira
Ministro de Planeamiento,
Desarrollo y Gestión
**República Federativa
del Brasil**



Alberto Undurraga Vicuña
Ministro de Obras Públicas
República de Chile



**César Augusto
Peñaloza Pabón**
Viceministro de Infraestructura
República de Colombia



Hon. David Patterson
Ministro de Obras Públicas
**República Cooperativa
de Guyana**



Bruno Giuffra Monteverde
Ministro de Transportes
y Comunicaciones
República del Perú



Víctor Rossi
Ministro de Transporte
y Obras Públicas
**República Oriental
del Uruguay**



Ricardo Menéndez
Ministro del Poder Popular de
Planificación y Vicepresidente
de Planificación
**República Bolivariana
de Venezuela**

¿Cuáles son los principales logros en estos 17 años de planificación conjunta?



El principal logro alcanzado a partir del trabajo conjunto se basa en la posibilidad de planificar e implementar acciones a nivel regional, lo cual abre paso a la definición de políticas que, correcta y adecuadamente implementadas, pueden impactar de manera positiva para el desarrollo social.

Este Consejo tiene el enorme potencial de actuar como plataforma para el logro de los consensos básicos, y en ello entendemos que radica la sustentabilidad política de las decisiones de desarrollo e integración que tomemos como líderes nacionales. Además, puede actuar como estructura para apalancar la conformación de gestiones internacionales, atraer inversiones de otros sectores y para lograr generar sinergia entre vecinos.



Como toda instancia intergubernamental regional, el COSIPLAN ha tenido varios éxitos y algunos fracasos. Su virtud más destacada es la de haber podido conformar grupos técnicos nacionales dispuestos a debatir temas de interés común en forma sistemática, así como coordinar acciones y formular iniciativas que atiendan las necesidades de los 12 estados sudamericanos, con especial atención a la cartera de proyectos en los sectores del transporte, la energía y las comunicaciones. Actualmente, la cartera está compuesta por 562 proyectos de infraestructura, por un valor de US\$ 198.901 millones (www.cosiplan.org/proyectos). La Agenda de Proyectos Prioritarios está integrada por 77 proyectos, cuyo valor asciende a US\$ 23.097 millones. La información se encuentra desagregada por sector, tipo de financia-

miento, modalidad de transporte y país. Del total de proyectos de la Cartera, Brasil participa en 89. La Argentina, con 162 proyectos, lleva la delantera. Toda esta información es sumamente valiosa y no tiene antecedentes en ninguna otra organización regional. Esto, sin duda, es algo sumamente positivo.

Con el avance de la globalización y del comercio regional y con el fuerte crecimiento de las exportaciones de commodities, se volvió necesario compartir las experiencias logísticas, buscar soluciones innovadoras, profundizar la cooperación transnacional y promover la difusión de la información. La instancia creada por el COSIPLAN (Comité Coordinador) permite, por lo tanto, que problemas nacionales o transnacionales sean tratados ya no en forma aislada, sino por redes de especialistas regionales respaldados por el Comité de Coordinación Técnica (CCT), que está integrado por las instituciones financieras multilaterales (BID, FONPLATA y CAF) y que, por ende, está en línea con el proceso de regionalización en marcha.

El COSIPLAN dio origen a diversos Grupos de Trabajo (GT de Integración Ferroviaria, GT de Mecanismos de Financiamiento y Garantías, GT sobre Telecomunicaciones y el GT sobre Sistema de Información Geográfica) y a algunos Grupos Técnicos Ejecutivos (Programa Territorial de Integración, Gestión de Riesgos de Desastres, Transporte de Carga y Logística, Integración Aérea, Integración y Facilitación Fronteriza, Integración Comercial por Envíos Postales para PyMEs, y la Cartera de Proyectos y API por Eje de Integración y Desarrollo). Como resultado de ello, permite que la región sea capaz de tratar temas altamente técnicos a través de instancias propias y específicas.

Gracias al COSIPLAN se crearon metodologías de planificación estratégica (por ejemplo, el PTI) y se promueven acciones de interés común (por ejemplo, el SIG). Los países sudamericanos necesitan herra-

mientas analíticas que permitan hacer un abordaje técnico de la infraestructura que complemente los análisis a nivel nacional. En el mundo contemporáneo, el abordaje estrictamente nacional no es suficiente. La intensificación de la competencia comercial obliga a los países a desarrollar logísticas sofisticadas de alcance transnacional.

Esa necesidad se pone de manifiesto en la implementación de corredores logísticos, sean viales, ferroviarios o fluviales. Cuando en un corredor, la infraestructura, las medidas aduaneras y la logística pasan a estar subordinadas a los intereses colectivos de los países que integran el espacio territorial, una demora en el tránsito aduanero de un paso fronterizo implica necesariamente un aumento de los costos y del transit time y, por lo tanto, la pérdida de competitividad. En el caso de que no se adopten medidas comunes que agilicen el tránsito aduanero y le garanticen al exportador o importador seguridad, previsibilidad y confianza, el corredor pierde atractivo. Por consiguiente, esto no puede abordarse con una visión nacional, ni segmentada. Prevalce el interés y las acciones colectivas.

Pero no todos son logros. El COSIPLAN también tiene una amplia lista de deficiencias. A pesar de los esfuerzos en contrario, todavía se mantiene como una instancia esencialmente intergubernamental. Son infrecuentes y aún incipientes las ocasiones en que participan representantes de la sociedad civil y de la academia. Sin embargo, en la actualidad, es imprescindible escuchar a la sociedad civil y buscar apoyo en el mundo académico. Para la implementación del Corredor Vial Bioceánico —una iniciativa concebida por fuera del alcance del COSIPLAN—, se creó la Red Universitaria, por la cual se le asigna al mundo académico la elaboración de proyectos sociales (por ejemplo, para combatir la prostitución infantil), la asistencia al Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (DNIT) para la elaboración

del Estudio de Viabilidad Técnica, Económica y Ambiental (EVTEA) del puente Porto Murtinho-Carmelo Peralta y el análisis del potencial turístico, entre otras tareas.

Otra de sus deficiencias es la baja participación del sector privado en el análisis de la cartera de proyectos y en la generación de acciones colectivas. Su carácter intergubernamental le quita operacionalidad, restringe su carácter estratégico y aleja sus acciones del mundo real en razón de la baja preocupación que se manifiesta por la dinámica del mercado y sus tendencias. Obviamente, la escasa participación del sector privado en las actividades del COSIPLAN no sólo limita el tratamiento de determinados temas (por ejemplo, la integración aérea), sino, sobre todo, que se trata de uno de los factores que explican el número relativamente bajo de proyectos concluidos (153 proyectos, por un valor de US\$ 48.496 millones).

Dentro de la lista de deficiencias, cabe mencionar también el alcance limitado de la representación de Brasil. Actualmente, las actividades del COSIPLAN están a cargo conjuntamente del Ministerio de Planificación, Presupuesto y Gestión (MPOG) y el Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), que cuenta con el apoyo puntual del Ministerio de Transporte, Puertos y Aviación Civil (MTPAC). Sin embargo, falta una mayor participación de la Empresa de Planificación y Logística (EPL), Valec, Instituto de Investigación Económica Aplicada (IPEA) y la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC). Como la estrategia nacional en materia de infraestructura es concebida en órganos que no participan de las actividades regulares del COSIPLAN, las cuestiones regionales no reciben la debida atención en el plano nacional. Las obras terminan estando bajo la égida de una instancia bilateral que no siempre es la situación ideal. Se pierde así la visión de conjunto y se subestima la importancia de la dimensión regional. El abordaje pasa a ser espasmódico, una vez que las obras son tratadas en reuniones bilaterales de alto nivel.



Gracias a la vitalidad que ha logrado el proceso de integración física durante casi dos décadas, se ha avanzado en varias áreas que han permitido intercambiar experiencias entre los países de la UNASUR y realizar trabajos conjuntos para lograr una mejor integración y modernizar la infraestructura suramericana. Como avances importantes se destacan: a) La organización de la Cartera de Proyectos por medio de los Ejes de Integración y la generación del Sistema de Información de Proyectos; y, b) Las diferentes metodologías de planificación como la de Integración Productiva y Logística (IPrLg), la de Evaluación Ambiental y Social con enfoque Estratégico (EASE) pero, principalmente, la relacionada con los Programas Territoriales de Integración, que mejora los impactos subregionales de la infraestructura desarrollada, y busca la integración productiva y logística entre dos o más países.

Por último, el avance en el desarrollo de la metodología para la Gestión de Riesgos de Desastres en Infraestructura que permitirá contar con procedimientos claros para prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos. En el caso de Chile, pese a que ya contaba con un marco bilateral para priorizar las inversiones de integración fronteriza, tanto con Argentina como con Bolivia y Perú, el solo hecho de incorporar dichos proyectos a una cartera multilateral en la que cada uno encuentra posibilidades de encadenarse con proyectos en terceros países del área geográfica del mismo Eje hace que cada proyecto adquiera mayor relevancia pensando en la integración, el intercambio comercial y el desarrollo del turismo.



La infraestructura de transporte es un elemento vital que influye en los intercam-

bios comerciales, así como en la movilización de bienes y personas. Es por esto que los países invierten importantes recursos económicos para su construcción y mantenimiento y que los equipos de trabajo gubernamentales dedican sus esfuerzos a la planeación de planes y proyectos para la optimización de los recursos invertidos. En este esfuerzo, también resulta fundamental el diálogo con los países de la región que facilite los ejercicios de planeación conjunta en todas las áreas de trabajo.

El rol del COSIPLAN en este sentido ha permitido que los países de América del Sur cuenten con un espacio para discutir, planear y ejecutar iniciativas orientadas a la integración regional por medio del desarrollo de la infraestructura, no sólo a través de los encuentros anuales de los Ministros, sino a través de la consolidación de grupos técnicos de trabajo en áreas como transporte de carga y logística, planificación de la integración y desarrollo de territorios de frontera, telecomunicaciones, por mencionar solo algunas.



Guyana valora la oportunidad recibida bajo los auspicios de la UNASUR para trabajar por un bien común junto con las otras 11 naciones amigas de América del Sur. Ser una de las naciones más pequeñas de nuestro continente tanto en superficie como en población, así como la única nación angloparlante en la región, nos genera desafíos singulares y también nos ha permitido apreciar la magnitud de la importancia de trabajar con miras a lograr una América del Sur más segura, diversa y unida. Gracias al apoyo específico de los bancos y otras instituciones regionales y multilaterales, nuestra agenda de integración se ha vuelto aún más amplia.



Se ha fortalecido el trabajo conjunto en los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) y algunos Grupos de Trabajo, introduciendo aspectos de planificación y coordinación integral, lo que permitió obtener resultados concretos en beneficio de la integración sudamericana.

Se ha institucionalizado al COSIPLAN como uno de los consejos de la UNASUR con mayor dinamismo y proyección: cuenta con Estatuto, Reglamento, Plan de Acción Estratégico, Planes de Trabajo anuales, reuniones ordinarias de Ministros, todos ellos instrumentos fortalecidos y reconocidos que cuentan, además, con el invaluable apoyo del CCT de IIRSA como Foro Técnico del COSIPLAN, entre otros aspectos.

Se han desarrollado y aplicado metodologías de planificación (Programas Territoriales de Integración, Evaluación Ambiental Estratégico, Integración Productiva y Logística, Gestión de Riesgos de Desastres) en actividades y proyectos que involucran a dos o más países.

Se ha logrado un mayor conocimiento de la realidad sudamericana en lo que respecta a la integración física de las infraestructuras de transportes, comunicaciones y energía, generando así mejores alternativas para superar las diferentes problemáticas.



Desde el año 2000, con la creación de IIRSA, luego con la constitución de UNASUR y a partir de 2010 con la puesta en funcionamiento del COSIPLAN integrando a IIRSA como Foro Técnico, los países hemos tenido una excelente oportunidad de generar y consolidar un ámbito de intercambio para alcanzar con visión estratégica, una planificación consensuada de la integración regional de infraestructuras y servicios de transporte y logística, energía y telecomunicaciones.

Esto es un logro muy importante en sí mismo, pues construir y lograr acuerdos entre países con realidades diferentes, prioridades distintas y planes de desarrollo interno que pueden no ser estrictamente coincidentes con los objetivos de sus vecinos o de una subregión, implica mantener activa una fuerte continuidad de diálogo político y contar con el aporte técnico relevante para avanzar en la planificación conjunta. Esto es un valor agregado muy trascendente que se ha mantenido en estos años con el esfuerzo y decisión de los países de participar activamente en el COSIPLAN.

La definición de una Cartera de Proyectos y una Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración, consensuadas y revisadas anualmente, que han puesto foco en desarrollar redes multimodales de transporte, aprovechando de la mejor forma posible las carreteras, buscando potenciar el uso de las hidrovías y del ferrocarril y mejorando y ampliando las terminales portuarias y aeroportuarias, constituyen logros de una planificación conjunta decidida a consolidar un proceso de integración regional de infraestructuras y servicios sostenible, de la que se beneficien todos los países suramericanos.



En medio de la diversidad y reconociendo las diferencias en los enfoques nacionales de políticas públicas, la creación de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) y de su Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), con el apoyo y las experiencias del Foro Técnico de IIRSA ha permitido que, a través de la planificación conjunta, coordinada y de cooperación sea factible avanzar en el proceso de construcción de una visión integral de la región. A ello se suma, la posibilidad de contribuir con infraestructura para una mejor conectividad, comunicaciones y dotación energética, mejorar los vínculos y oportunidades, generan-

do insumos a los países de una planificación con sentido de desarrollo e inclusión social.

¿Cómo evolucionó el proceso de planificación de la infraestructura de integración en su país como resultado de la participación de los equipos técnicos en IIRSA y en COSIPLAN?



En nuestro país, nos encontramos desarrollando obras de integración centradas en conectividades, especialmente en el sistema vial, en el mejoramiento de la interconexión ferroviaria y fluvial, así como también en la simplificación y modernización de los procedimientos aplicados en las fronteras. El trabajo conjunto y concertado en el ámbito de este Consejo, ha permitido robustecer acciones específicas basadas en la planificación y definición de objetivos comunes.

Además, la posibilidad de mantener una estructuración y previsión dentro de la cartera de proyectos ayuda al entendimiento en el marco territorial regional. De esa forma, se posibilita la determinación y priorización para el desarrollo de infraestructura y optimiza el aprovechamiento de las capacidades de los equipos técnicos.



La creación de IIRSA y del COSIPLAN, en tanto recibieron apoyo político de alto nivel, tuvo el mérito de atraer a la esfera nacional la necesidad de concebir la estrategia y la infraestructura dentro de una dimensión regional. Esta contribución se fue perdiendo con los años y, en la actualidad, es frágil. Hoy día, los responsables de la implementación de la infraestructura nacional no ven los proyectos prioritarios de la cartera en la misma forma. Los puentes binacionales (por ejemplo, Carmelo Peral-

ta-Porto Murтинho), cuya construcción abre la posibilidad de tener acceso al Corredor Vial Bioceánico, no son considerados prioritarios por el Programa de Sociedades de Inversión (PPI), ni siquiera son analizado por EPL, en términos de su impacto territorial.

El COSIPLAN, dentro de sus diversas actividades prioritarias, tiene como meta el desarrollo de la capacitación técnica. Sin embargo, como las acciones son realizadas en intervalos prolongados y a pequeña escala, el impacto de esas iniciativas es meramente superficial.



Hemos podido complementar el acervo técnico de nuestras instituciones con la aplicación de las metodologías desarrolladas en el ámbito de COSIPLAN-IIRSA y también hemos enriquecido nuestro conocimiento a través del intercambio de experiencias. Conocer los casos exitosos de otros países nos ha ampliado la visión de lo que se puede hacer en la región y también ha sido especialmente valioso conocer las lecciones aprendidas.



La participación en el COSIPLAN y su Foro Técnico IIRSA ha permitido, entre otros aspectos, que los delegados colombianos compartan sus experiencias con sus homólogos, pero en muchos casos también se ha logrado la concreción de proyectos conjuntos, por ejemplo, la priorización de una cartera de proyectos, la creación de una página web, un sistema de información geográfico, estudios para la integración aérea y ferroviaria, etc.



Con anterioridad a la creación de IIRSA y, más adelante, del COSIPLAN, nuestro horizonte de planificación en lo atinente a proyectos de integración se limitaba a lo que podíamos conceptualizar con las herramientas y técnicas de las que disponíamos a nivel local. La participación de Guyana en el COSIPLAN amplió ese horizonte y permitió que nuestros ingenieros y planificadores conocieran las técnicas, herramientas y tecnologías que nos colocan en mejores condiciones para implementar nuestras agendas de desarrollo. Quisiera referirme especialmente al desarrollo del SIG del COSIPLAN, una plataforma geo-espacial que permite compartir datos fácilmente entre los distintos territorios.



En la década 2000 - 2010, los conceptos de planificación y las metodologías desarrolladas en IIRSA influyeron notablemente en la dinámica de la planificación en el Perú, concretamente en el desarrollo de los ejes interoceánicos y modernización de los puertos para un desarrollo multimodal. Es decir, el desarrollo de los Ejes IIRSA (luego COSIPLAN) fue gravitante en este proceso, al punto que estos ejes transversales, en el caso del Perú, se conoce comúnmente como IIRSA Norte (Eje vial Paita - Yurimaguas), IIRSA Centro (Eje Vial Callao - Pucallpa) e IIRSA Sur (Corredor Interoceánico Iñapari - Puertos Marítimos del Sur). Este proceso se fortaleció en la presente década con el desarrollo de las hidrovías y puertos amazónicos, que aún continúa.

Indudablemente estos aspectos impactaron en la ampliación de los conocimientos y capacidad de los técnicos del Perú y más aún con lo relacionado a las acciones de capacitación realizadas por COSIPLAN-IIRSA sobre temáticas diversas, especialmente sobre transporte de carga y logística.



Especialmente en la preparación y análisis de los proyectos o programas de inversión en infraestructura, la planificación de su desarrollo está permanentemente presente desde hace más de dos décadas en nuestro país, fruto de la creación de unidades específicas dentro de los diferentes organismos competentes del Estado. Ello es así porque las infraestructuras de transporte y logística, energía y telecomunicaciones, son un componente esencial del plan estratégico de desarrollo económico-social en nuestro país. En particular en los equipos técnicos del MTOP, que mantuvieron una participación activa durante todos estos años y especialmente desde 2005, el trabajo en IIRSA y COSIPLAN impactó muy positivamente. Se dio un fructífero proceso de aprendizaje e indudable enriquecimiento de capacidades. Los aportes metodológicos, que integran la consideración de la multiplicidad de factores y aspectos que hacen a la viabilidad técnica, económica, ambiental y social y su puesta en práctica en proyectos concretos, han fortalecido notoriamente la capacidad técnica de análisis.

En particular, las metodologías de Integración Productiva y Logística y de Evaluación Ambiental y Social Estratégica, permiten incorporar varias dimensiones en el análisis que, en proyectos binacionales o multinacionales, constituyen herramientas de mayor amplitud para identificar y comprender aspectos y procesos complejos. Esto es un valor agregado muy importante y de genuina generación del trabajo continuo de todos estos años en IIRSA y COSIPLAN.



La Cartera de Proyectos del COSIPLAN ha permitido agrupar progresivamente un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socioeconómico.

co de los Estados miembro y de la región. Por tanto, ha permitido que la República Bolivariana de Venezuela avance en un sostenido proceso de evaluación respecto a la vigencia, pertinencia y resultados de los proyectos históricos devenidos del enfoque original de IIRSA, caracterizado por una fuerte concepción neoliberal parcialmente superada y que se ha ido alineando con un esquema de integración de los pueblos y comunidades, como protagonistas claves e insoslayables de la planificación de la infraestructura de la región. Esto, en perspectiva con los desafíos de integración y unión de Suramérica y en coherencia histórica con los objetivos de UNASUR, asociados al bienestar de los pueblos y la inclusión social, aportando así a las líneas generales para el plan de acción de infraestructura y movilidad.

¿Cuáles son las principales obras de integración que se ejecutaron en su país en los últimos 15 años?



Las principales obras de integración se vinculan con conectividad, así como con la simplificación y modernización de los procedimientos aplicados en las fronteras. El trabajo conjunto y concertado en el ámbito del COSIPLAN, ha permitido robustecer acciones específicas basadas en la planificación y definición de objetivos comunes.



Con alguna dificultad, cabe citar la línea de transmisión Itaipú-Villa Hayes, el puente sobre el río Oyapoque (Guyana Francesa) y el puente sobre el río Takutu (Guyana). La contribución del COSIPLAN fue, por un lado, mantener en contacto a los equipos técnicos directamente involucrados y, por el otro, difundir entre los demás países de América del Sur el

avance de los proyectos y la participación del gobierno brasileño. No obstante, las obras recibieron tratamiento prioritario y fuerte atención institucional, en gran medida, gracias a la participación directa de la Presidencia de la República.



Destacamos obras de Chile con Argentina, Bolivia y Perú. Con Argentina se puede mencionar que, a comienzos de siglo, solamente se priorizaban 4 conexiones internacionales mientras que en el presente año se avanza en 22, de las cuales 9 están completamente pavimentadas. El principal desafío en la conectividad entre Chile y Argentina ha sido dotar al paso Sistema Cristo Redentor de una infraestructura acorde a su creciente demanda, tanto en los accesos viales como en los complejos fronterizos, así como su funcionamiento. Se están realizando varios estudios para solucionar los aspectos que dificultan el flujo transfronterizo y los aspectos a mejorar para el tránsito con los países del Mercosur. Aunque el proyecto completo es de largo plazo y requiere, en el caso de Chile, la construcción de un nuevo complejo Libertadores, cuyas obras están en curso, se ha logrado ampliar la capacidad de atención con instalaciones provisionales complementarias a las existentes. Ello debe ser complementado con la ampliación del Túnel Caracoles y la modernización del Túnel Cristo Redentor.

Con Bolivia, hacia el año 2000, solamente un camino estaba pavimentado, el de Arica-Tambo Quemado-Patacamaya-La Paz, mientras que actualmente se cuenta con 5 caminos pavimentados y se están realizando grandes inversiones en el camino mencionado para mejorar el diseño y la capacidad de la ruta.

Con Perú se ha reformulado completamente la forma de trabajar mejorando la parte de la ruta Panamericana, los com-

plejos fronterizos y los procedimientos en los Complejos Santa Rosa-Chacalluta.



En esta tarea de planeación conjunta, Colombia incluyó un total de 36 proyectos, de los cuales ya se ha logrado concluir 10 y otros más se encuentran en ejecución. Se destacan entre las obras concluidas, la primera línea de interconexión eléctrica Colombia-Ecuador, el proyecto de interconexión eléctrica Colombia-Venezuela, Puerto Nuevo-Puerto Páez-Puerto Carreño, la construcción del nuevo puente internacional de Rumichaca y se encuentran en ejecución ambiciosos proyectos tales como el corredor vial Bogotá-Cúcuta, Bogotá-Buenaventura y el mejoramiento de los pasos de frontera con nuestros países vecinos.



El COSIPLAN ha sido una plataforma fundamental y estratégica para una mayor cooperación entre Estados vecinos. Contribuyó a reforzar la agenda bilateral de nuestros países y a producir resultados que ayudan a mejorar la vida de nuestros ciudadanos. La agenda de COSIPLAN-IIRSA desempeñó un papel decisivo para hacer realidad el puente sobre el río Takutu, que conecta las ciudades vecinas de Lethem, en Guyana, y Bomfim, en Brasil, generando una enorme oportunidad para el comercio y el desarrollo entre ambos países. La construcción prevista de la carretera entre las localidades guyanesas de Linden y Lethem, para la cual ya se han comprometido fondos, facilitará en gran medida el logro de otro objetivo de peso en la agenda de integración de la infraestructura de Sudamérica.



Principales obras de integración ejecutadas:

- Corredor Interoceánico Iñapari-Puertos Marítimos del Sur, denominado también Carretera Interoceánica Sur Perú-Brasil. Forma parte del Eje Perú-Brasil-Bolivia. Tiene una longitud total de 2.621 km subdividido en 5 tramos; al mes de agosto 2017 cuenta con una inversión comprometida de US\$ 2.487 millones. Adjudicado en concesión a 25 años en agosto 2005 (Tramo 2, 3 y 4) y octubre 2007 (Tramos 1 y 5). Las obras contractuales se encuentran concluidas y actualmente recibe mantenimiento permanente.

- Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas. Forma parte del Eje del Amazonas. Tiene una longitud de 955 km y una inversión comprometida de US\$ 621 millones. Adjudicada en concesión en junio 2005 por 25 años. Los trabajos contractuales culminaron en 2010 y se están ejecutando obras complementarias como la segunda calzada del tramo Paita-Piura (55 km).

- Modernización del puerto del Callao. El Callao es el principal puerto del Perú. Se ha adjudicado en concesión tres terminales portuarios por 30 años: Muelle Sur de Contenedores (AMA 31), Muelle Norte Multipropósito (AMA 66) y Nuevo Terminal de Minerales (AMA 67), en julio 2006, mayo 2011 y enero 2011 respectivamente. Los trabajos se encuentran concluidos y operativos (en el caso del Muelle Sur de Contenedores las obras concluidas corresponden a la primera etapa). La inversión total comprometida en los tres terminales portuarios alcanza a US\$ 1.623 millones.

- Terminal Portuario de Matarani (IOC 62 e IOC 89). Es uno de los puertos de entrada/salida del Corredor Interoceánico del Sur. Adjudicada en concesión en agosto 1999 por 30 años. Las obras de ampliación y modernización están concluidas, ejecutadas con una inversión de US\$ 282 millones.

- Nuevo Puerto de Yurimaguas (AMA 102). Puerto fluvial que permitirá dar continui-

dad al Eje Multimodal Paita-Yurimaguas. Fue adjudicada en concesión en mayo 2011 por 30 años, con un compromiso de inversión de US\$ 54 millones. En diciembre 2016 culminaron las obras de la primera etapa y en la actualidad se encuentra operativo.

- Puerto de Paita (AMA 24). Es el puerto de entrada/salida del Eje Vial Paita-Yurimaguas en el norte marítimo del Perú. Fue adjudicado en concesión por 30 años en marzo de 2009, comprometiendo una inversión de US\$ 312 millones. Las obras de la primera etapa fueron inauguradas en octubre de 2014, encontrándose actualmente operativas.

- CEBAF Eje Vial N° 1 (AND 21). Obras de doble cabecera concluidas en mayo 2011 con una inversión de US\$ 16 millones, estando actualmente operativas bajo un esquema de control integrado.

- CEBAF Desaguadero (AND 47) Perú – Bolivia. Obra de una cabecera en territorio peruano, con obras civiles concluidas y en proceso de equipamiento, estando previsto iniciar operaciones en diciembre del 2017. Ejecutado con una inversión de US\$ 30 millones.



Es ampliamente aceptado y presente en todo análisis técnico sectorial, la existencia de dificultades a mediano o largo plazo si hay insuficiencia de infraestructura, básicamente de transporte y energía. En respuesta a ello, en Uruguay se está llevando adelante un ambicioso programa de inversiones, que involucra tanto al sector público como privado y se orienta a asegurar y fortalecer la plataforma de transporte, logística y energía.

Por ello, para que la infraestructura canalice su potencial hacia el logro de objetivos cuyo fin es mejorar en lo económico-social en sentido amplio, tiene que ser

parte de una estrategia general y ser parte de las políticas públicas sociales y económicas que se impulsan en el marco de una visión integral y sostenible. Ello vale tanto al nivel nacional o de cada uno de los países aisladamente y tiene mucha más significación, cuando se trata de pensar en infraestructuras integradas en lo regional.

Durante los últimos 15 años, Uruguay viene desarrollando obras de importancia clave, tanto para sus necesidades propias, como para los servicios que, como plataforma logística, ofrece a la región. En muchos casos, el COSIPLAN aportó el ámbito natural para alcanzar acuerdos en la concepción de proyectos y concreción de obras que conectan a nuestro país con sus vecinos y la región. Este trabajo de alcanzar acuerdos, en ocasiones se vio favorecido por la existencia de otros ámbitos regionales o binacionales de los que Uruguay es parte. Muy sintéticamente, se presentan las obras más importantes, concretadas o en curso, incluidas en la Cartera o API de COSIPLAN:

- Ampliación del Puerto de Montevideo y mejoras de su infraestructura, construcción de nuevos muelles, facilidades de almacenamiento, terminal granelera, equipos y profundización del canal de acceso.

- Ampliación del Puerto de Nueva Palmira y adecuación de los accesos terrestres.

- Navegabilidad del Río Uruguay mediante el dragado en curso de los pasos críticos, para asegurar 25 pies hasta el puerto de Fray Bentos y 21 pies hasta los puertos de Paysandú y Concepción, canal Casablanca.

- Mejora y ampliación de los Puertos de Fray Bentos y Paysandú.

- Rehabilitación, ampliación y mantenimiento de rutas y puentes que forman parte de los corredores internacionales que vinculan a Uruguay con la región a través de Argentina o Brasil. Especialmente Rutas 1, 3, 5, 8, 9.

- Construcción de la circunvalación y accesos a Nueva Palmira como parte del sistema de Rutas 21 y 24, primer contrato de participación público-privada, en Uruguay.
- Rehabilitación y reconstrucción de unos 700 km de vías férreas para trenes de carga de las líneas a Rivera-Livramento (conexión con Brasil) y litoral Piedra Sola-Algorta-Paysandú-Salto Grande (conexión con Argentina).
- Pleno funcionamiento del sistema de Exportación por Envíos Postales para MIPyMEs.



Estos proyectos, conjuntamente con la cartera de proyectos del COSIPLAN, promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social para nuestro país:

- Segundo Puente Bimodal sobre el Río Orinoco. El puente "Orinoquia", entre Cerro Guarampo (Anzoátegui) y La Ceiba (Bolívar), representa una de las más imponentes obras construidas producto de la cooperación bilateral entre la República Bolivariana de Venezuela y la República Federativa del Brasil y un ejemplo de integración entre los pueblos de América Latina. El segundo puente, cuenta con cuatro canales de circulación y una vía férrea en el centro. La vialidad conexas representa importantes aportes al sistema carretero nacional, ofreciendo tres enlaces: autopista Ciudad Bolívar-Ciudad Guayana (estado Bolívar), Los Pozos (estado Monagas) y La Viuda (estado Anzoátegui).
- Puente Internacional Las Tienditas. Actualmente concluido, ubicado en el sector Las Tienditas próximo a la localidad de Ureña y a 8,6 km de distancia del puente internacional Simón Bolívar en San Antonio del Táchira. Se convertirá en el paso internacional más importante entre la República de Colom-

bia y la República Bolivariana de Venezuela, favoreciendo el comercio binacional y las relaciones bilaterales en todos los ámbitos. Aliviará el paso vehicular por el puente Simón Bolívar el cual ya está al máximo de su capacidad por día. Contará con 2 Centros Nacionales de Fronteras (uno en cada país).

- Red de Integración Internacional. Red escalable, robusta y redundante de 172,5 Gbps que permite ofrecer transporte de altas capacidades a clientes Internacionales, desde Colombia-Venezuela-Brasil, con el objetivo de servir de puente para la salida hacia cables submarinos amarrados en las costas venezolanas, además de transporte para grandes clientes nacionales. El proyecto de instalación Backbone Óptico DWDM en la central CANTV Santa Elena de Uairén Interconexión Internacional Venezuela Santa Elena-Brasil Boa Vista, se ejecutó para darle conectividad al Norte de Brasil de manera conjunta entre CANTV y Electro Norte, a través de dos (2) hilos de fibra con un equipo DWDM propiedad de Globenet. A través de esta interconexión entre CANTV y Globenet, se logró que la población del Norte de Brasil cuente con altas capacidades de internet lo cual mejoró la calidad de vida de sus habitantes.

¿Cuál considera que es el principal déficit de infraestructura en su país y en la región?



El principal déficit de infraestructura y logística identificado en el país y en general en la región, se concentra en la falta de planificación adecuada. Esto da como resultado la proyección y ejecución de obras desarticuladas de la realidad, de bajo impacto social y con pocas perspectivas de futuro.

Por eso, en nuestro país hemos comenzado a trabajar en conjunto con provincias

y municipios para articular soluciones sistémicas y coordinadas. Desde el proceso de identificación y ponderación de proyectos, hasta la generación de instrumentos eficaces para la gestión del desarrollo. Entendemos que estas acciones deben desarrollarse en el marco de una política integral del territorio regional y nacional. Para ello es necesario recuperar la planificación territorial como herramienta para racionalizar y transparentar la toma de decisiones en la inversión pública



El principal déficit de infraestructura en Brasil es la baja participación relativa del ferrocarril en la matriz de transportes. En Brasil, un país de dimensión continental y con gran movimiento de carga a granel, la modalidad de transporte más adecuada debería ser el ferrocarril. El camión es eficiente para el transporte de mercaderías hasta un máximo de 500 km, ya que tiene la flexibilidad de transportar puerta a puerta y la ventaja de su velocidad. Pero, si se compara Brasil con China, EE.UU., India o Australia –todos países con grandes extensiones territoriales– es llamativa la baja participación del transporte ferroviario.

Cabe también mencionar el carácter incipiente del uso de la modalidad fluvial, así como la intermodalidad. Dada la amplia red de hidrovías existente, en especial la hidrovía Paraguay-Paraná, que cruza la región de norte a sur, cabría esperar un mayor aprovechamiento para el transporte de carga a granel, pero el volumen de carga que se transporta por la hidrovía todavía es muy bajo.



El desafío a futuro es lograr la plena, permanente y segura conectividad entre Chile con sus vecinos y los países del MERCOSUR. De ahí que se están estudiando o avanzando en los túneles internacionales de Agua

Negra, sistema Cristo Redentor y Las Leñas. En varios casos debe mejorarse el estándar de los caminos pavimentados binacionales y pensar en términos logísticos y normativos.



Sin duda, la pequeña población de Guyana y sus cada vez más escasas fuentes de ingresos han obstaculizado nuestra capacidad de acceder a capitales y atraer financiamiento innovador para la implementación de grandes proyectos de infraestructura. Disponer de una sólida infraestructura vial y portuaria así como de centros y servicios logísticos equivale a tener el potencial de crear nuevos flujos de ingresos y oportunidades para la expansión de nuestra economía. Mientras que los bancos de desarrollo se rigen por estrictas políticas de préstamo y limitan el financiamiento para proyectos que sólo son viables a una TIRE (tasa interna de retorno económica) fija, el surgimiento de alianzas público-privadas en materia de infraestructura ha sido una opción viable así como un buen mecanismo para acceder a nuevas fuentes de financiamiento.



En el Perú se vienen dando grandes avances en mejorar la infraestructura de la Red Vial Nacional a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Sin embargo, existe un gran déficit en los caminos de nivel regional y vecinal que están a cargo de los gobiernos regionales y municipalidades respectivamente, en los que se necesita hacer grandes esfuerzos dado que son los que conectan los centros de producción agropecuaria con los ejes logísticos principales.

También se ha avanzado significativamente en reducir la brecha de infraestructura de los principales puertos marítimos como, por ejemplo, la ampliación y modernización de los puertos del Callao,

Paita y Matarani; sin embargo, aún queda pendiente ejecutar las mejoras necesarias en los puertos regionales y fluviales.

Otro aspecto importante es que no se ha avanzado en los aspectos normativos e institucionales de la logística de carga, que forma parte de las recomendaciones del Plan de Acciones Inmediatas del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transportes. Esto está dificultando el desarrollo de los centros y plataformas logísticas a nivel nacional, entre los cuáles se encuentran proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, tales como ZAL Callao (AMA 65), Plataforma Logística de Arequipa (IOC 70), Centro Logístico de Paita (AMA 20), Centro Logístico de Yurimaguas (AMA 21) y Centro Logístico de Pucallpa (AMA 30).



No resulta novedoso reconocer que en la región existe un rezago importante en inversiones para disponer de infraestructuras de soporte a las actividades productivas y comerciales. Ello, en muchos casos, afecta significativamente el transporte y la logística de distribución de insumos y productos y la competitividad para exportar o, genera costos elevados para la producción o el consumo interno.

En el caso de Uruguay, la plataforma de infraestructuras disponible con planes de continua mejora y ampliación, permite ser optimistas en alcanzar mayores niveles de competitividad y atractividad como centro de distribución, a pesar de algunos problemas puntuales en la red vial nacional y departamental. Tal vez el lento desarrollo del modo ferroviario y fluvio-marítimo en el río Uruguay para atender ciertas demandas que se beneficiarían con menores costos de transporte, son el desafío más importante para que la intermodalidad o

complementación modal sea aprovechada en su máximo potencial en nuestro país. Asimismo, la incorporación de tecnologías y sistemas de información para mejora y agilización de procesos en depósitos y facilidades de transferencia, terminales intermedias y de entrada/salida, son aspectos a mejorar para fortalecerlos como centro de distribución regional.



El principal déficit de la región es que no se encuentra un eficiente flujo de operaciones multimodales, generando limitaciones y problemas en la calidad del servicio y en el desarrollo económico. Para nuestro país resulta de vital importancia promover y estimular la oferta y prestación de los servicios de transporte multimodal, incluyendo la capacidad instalada y la adecuación de la infraestructura.

En la región, los modos predominantes de infraestructura y logística son transporte marítimo y terrestre, con poca participación del transporte ferroviario y aéreo. Para nuestro país, el principal déficit de infraestructura es la utilización de redes combinadas de carreteras, ferroviarias y fluviales, siendo para nosotros el principal objetivo avanzar en el sistema de transporte multimodal.

¿Qué debería mejorar el COSIPLAN para ser más efectivo en el cumplimiento de los objetivos planteados?



Gran parte del desafío actual consiste en encontrar los mecanismos para sortear las barreras físicas y tecnológicas como estrategia de integrar para potenciar el desarrollo territorial. El COSIPLAN deberá optimizar su cartera de proyectos fijando como objetivo

el aprovechamiento de la suma de recursos locales en el marco de la complementación productiva regional. Al lograr esto, se conseguiría la inversión necesaria para el desarrollo de infraestructura para la integración.



Las actividades del COSIPLAN deberían tener mayor participación del sector privado y del mundo académico. Las cuestiones relativas a la logística aún son tratadas de manera superficial y desconectada de las obras de infraestructura. Fuera del PTI, una herramienta analítica que tímidamente involucra a la academia es infrecuente la participación de las universidades en las iniciativas desarrolladas por el COSIPLAN.

Una de las razones por las cuales aún es bajo el índice de proyectos concluidos es la timidez con la que los miembros del CCT debaten los aspectos relativos al financiamiento de los proyectos. Se creó el GT de Financiamiento y Garantías con el objetivo de priorizar el financiamiento de los proyectos que estuviesen en fase avanzada. Hasta el momento, dicha instancia no se ha puesto en marcha, a pesar de que ya se definieron los criterios para que un proyecto reúna las condiciones necesarias para un análisis más profundo por parte de los bancos de fomento.



a) Lograr que los compromisos de los países estén más ajustados a sus posibilidades reales:

b) Apoyar la formación y capacitación de cuadros funcionales de alto nivel en gestión de riesgo, logística y otros temas relacionados con la infraestructura de integración;

c) Avanzar en la cooperación horizontal; y,

d) Conseguir avances en procedimientos y normativas suramericanas relacionadas con los temas de logística y transporte de cargas y pasajeros.



En esta tarea de planeación conjunta, Colombia incluyó un total de 36 proyectos, de los cuales ya se ha logrado concluir 10 y otros más se encuentran en ejecución. Se destacan entre las obras concluidas, la primera línea de interconexión eléctrica Colombia-Ecuador, el proyecto de interconexión eléctrica Colombia-Venezuela, Puerto Nuevo-Puerto Páez-Puerto Carreño, la construcción del nuevo puente internacional de Rumichaca y se encuentran en ejecución ambiciosos proyectos tales como el corredor vial Bogotá-Cúcuta, Bogotá-Buenaventura y el mejoramiento de los pasos de frontera con nuestros países vecinos.



En líneas generales, el COSIPLAN ha sido excelente y eficaz como instancia coordinadora. La manera en que convoca las reuniones y las importantes decisiones adoptadas sin que exista necesidad alguna de interacción presencial son verdaderamente encomiables. Si continúa aprovechando al máximo el uso de la tecnología de avanzada para apoyar la planificación de la agenda de infraestructura regional, la efectividad del COSIPLAN seguirá mejorando.



Crear mecanismos que incentiven a las autoridades de algunos países a que asuman mayores compromisos para apoyar y participar en las actividades y proyectos del COSIPLAN, y así avanzar en un trabajo conjunto de integración.

Sería necesario reactivar al Grupo de Trabajo de Telecomunicaciones, a fin de emprender acciones para concretar el Anillo Óptico Suramericano, bajo las nuevas condiciones de desarrollo de cada uno de los países en materia de expansión de sus redes de fibra óptica.



El COSIPLAN es el ámbito de planificación regional de infraestructuras que los países tienen para que, tomando en cuenta sus planes y programas a nivel interno, encuentren la mejor forma de compatibilizarlos y sintetizarlos en proyectos que aprovechen los efectos sinérgicos de la complementación e integración. En este aspecto, el COSIPLAN ha consolidado un funcionamiento efectivo y permanente.

A nuestro juicio, el cumplimiento de los objetivos planteados, plasmados en la Cartera y la API y los diferentes procesos sectoriales, pasan a ser responsabilidad de los países. Son los países que tienen que mejorar y avanzar más rápidamente en la concreción de los proyectos en realidades disponibles y, en ello, vemos las mayores dificultades y desafíos a enfrentar. Entran en este caso problemas económicos y financieros que, en la mayoría de las veces son producto de los ciclos económicos regionales y mundiales.

Consciente de ello, Uruguay ha definido un ambicioso plan de infraestructuras de transporte, logística y energía, que con

horizonte 2020-2030, permitirá avanzar en la concreción de varios de los proyectos estratégicos incluidos en la API.



El COSIPLAN, como instancia de discusión política y estratégica para diseñar e implementar la integración de la infraestructura de los países de la región, ha permitido concretar acciones en función de las políticas, programas y proyectos de planificación regional. En este sentido, la Cartera de Proyectos del COSIPLAN debe ampliarse y complementarse a la consideración e inclusión de proyectos de infraestructura locales diseñados por las comunidades (con apoyo o no de los gobiernos) y que tengan impacto o proyección de integración física fronteriza y transfronteriza. Esta alternativa que proponemos sería una forma de avanzar en alternativas propias para la construcción de una cartera de proyectos que tenga mayor incidencia en el desarrollo socioeconómico de la región, así como la evaluación, seguimiento y control de los proyectos para la efectiva integración de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones.

En este contexto, el COSIPLAN, como instancia permanente de UNASUR, tiene el desafío de abrirse y ser ejemplo institucional de la participación ciudadana, y consolidar al sujeto pueblo como elemento clave e indispensables para el proceso de la planificación de la infraestructura regional, en términos de construcción colectiva de políticas pública regionales; para lo cual en el futuro inmediato de UNASUR el COSIPLAN, a través de su Presidencia Pro Tempore y el Foro Técnico IIRSA, deben coordinarse con el Foro de Participación Ciudadana de UNASUR.

¿Qué desafíos están aún pendientes para América del Sur para lograr una efectiva conectividad del continente?



El gran desafío para lograr la conectividad del continente queda centrado en la consideración y aplicación de procesos, así como en la implementación de procedimientos modernos. El uso de la tecnología es fundamental, debemos aprovechar los avances (tecnológicos) en materia de comunicación para facilitar los procesos logísticos y utilizar información compartida que permita abreviar y asegurar los mecanismos de control y trazabilidad. Esto está justificado en diferentes estudios realizados sobre el tema, que indican la necesidad de llevar adelante dichas mejoras para lograr un desarrollo concreto y sostenido.



Existen varios temas que todavía merecen un análisis más profundo. En el futuro, se espera que aumente la participación de la navegación de cabotaje, que se definan medidas capaces de liberalizar el practica-je, que se definan medidas aduaneras, migratorias y de facilitación del comercio que aceleren la circulación de bienes y personas en las fronteras y que se desarrolle un marco normativo para el tránsito ferroviario transfronterizo. Del mismo modo, es necesario estimular una mayor integración aérea, promover el uso de la modalidad aérea para el transporte de cargas e incentivar el desarrollo de aeropuertos regionales, así como la creación de nuevos nodos aéreos.



Un desafío importante es contar con un consenso en los términos técnicos y normativos referidos a los estándares logísticos deseables para el buen funcionamiento de

las conexiones suramericanas acompañados de los recursos necesarios de personal, de infraestructura y tecnológicos que se requieren a través de toda la cadena.



El principal desafío desde el punto de vista de un pequeño país enclavado en el arco oriental del continente es la conectividad aérea con la mayoría de los países de la UNASUR. Si bien ha habido algunas mejoras y hemos tenido acceso a un nuevo aeropuerto distribuidor en los últimos tres años, aún existe una enorme oportunidad y un potencial no explotado para mejorar la conectividad aérea.



Avanzar en la eliminación de las barreras que dificultan el comercio internacional, especialmente las normas internas, los excesivos requisitos y demoras en los pasos fronterizos.

Establecer mecanismos para superar las diferencias de trochas para el transporte ferroviario.

Evaluar y establecer mecanismos para articular las redes de fibra óptica de los países para mejorar la conectividad entre ellos, hacer asequibles a mayores segmentos de la población y disminuir la dependencia frente a los centros de poder de las comunicaciones.

Ampliar los beneficios de la integración aérea a zonas de menor desarrollo y de frontera, que no son atendidas adecuadamente por otros modos de transporte y no son atractivas para las grandes empresas de transporte aéreo.

Armonizar acciones para reducir los costos logísticos asociados a los servicios de transportes.



Uno de los aspectos más relevantes consiste en que la región tenga crecimiento económico sostenible para, en primer lugar, mejorar la distribución del ingreso y avanzar hacia una mayor equidad y mejor calidad de vida de los suramericanos. Pero también para disponer de recursos, estabilidad fiscal y mejores condiciones de financiamiento para desarrollar las infraestructuras y la conectividad adecuadas que terminan incidiendo fuertemente en alcanzar ese objetivo.

Involucrar más activamente al sector privado, tanto de usuarios o beneficiarios directos o indirectos, como de interesados en financiar proyectos, en los planes de desarrollo de infraestructura que los países definen, es otro aspecto en el que hay que trabajar fuertemente.



El desafío y las oportunidades que tienen los países de UNASUR, es fortalecer el proceso de integración física con inclusión social para impactar positivamente y de manera irreversible los indicadores sociales y de desarrollo humano de nuestros países, con el propósito de contribuir de manera efectiva a la disminución de las desigualdades y la integración efectiva de los pueblos y comunidades en los países de la región.

Es un desafío la evaluación de los proyectos de infraestructura de impacto regional en el resguardo de las áreas protegidas, ecosistemas y comunidades, se requiere prevenir con diversas metodologías de trabajo impactos o mitigarlos, todo ello en el marco de los acuerdos internacionales vigentes y debidamente ratificados por los Estados miembro.

¿Cuál es su visión de la integración suramericana en los próximos 20 años? ¿Cómo podría contribuir el trabajo del COSIPLAN para alcanzarla?



Los objetivos de conectividad suramericana para los próximos años deben estar basados en la modernidad y objetividad para el desarrollo, y desde el ámbito del COSIPLAN se deberá contribuir con abundancia de información territorial y complementariedad de proyectos referidos a los objetivos que tiene cada país y que deben confluir en una integración con carácter inclusivo y justo.

Creemos que en el marco del COSIPLAN se encuentra la experiencia acumulada y el potencial necesario para encarar principalmente la priorización de las infraestructuras fundamentales para el desarrollo y la integración, y en especial para las obras de largo aliento.



En los próximos 20 años, el comercio intrarregional así como el flujo de turistas será mayor y más intenso. El COSIPLAN debe apoyar la formación de corredores logísticos ferroviarios, viales y fluviales. Los análisis deben contemplar la necesidad de adaptar la modalidad de transporte al tipo de carga en un enfoque logístico integral, desde el origen hasta el destino. También podría explorarse la posibilidad de que el desarrollo de la infraestructura (por ejemplo, por medio de la creación de aeropuertos regionales o puertos secos) genere nuevos flujos de comercio y de inversión. Los estudios no deben restringirse sólo a los aspectos vinculados a la infraestructura, sino que es necesario identificar nuevas oportunidades comerciales y de creación de empleo. En la actualidad, el COSIPLAN, dentro de sus actividades, está muy lejos de los objetivos de crear nuevos empleos y explotar el potencial productivo generado por una obra de infraestructura.



La conectividad sudamericana para los próximos 20 años ya debería sustentarse en el fortalecimiento de corredores con continuidad en su transitabilidad y con una organización encadenada desde la partida del turista o del transporte de carga mejorando los estándares técnicos, informativos, de control, seguimiento y seguridad.

El estado de las rutas y de los pasos fronterizos debería ser informado en un sistema único para toda la región para que el usuario pueda tomar decisiones oportunas, especialmente cuando transite más de un territorio.

Para mejorar la información sobre proyectos relevantes, la Secretaría del CCT podría generar un noticiero trimestral o semestral para divulgar cómo se avanza colectivamente o, de cada país por separado.



Una América del Sur plenamente integrada, con menos obstáculos para los viajes aéreos regionales, mayor conectividad terrestre y mayor participación y compromiso por parte de nuestros ciudadanos. Cuando la historia deba juzgar a esta generación de líderes, debemos destacarnos como agentes de paz, protectores del medio ambiente y constructores de un camino hacia la prosperidad económica sostenida. Cuando pienso en hasta dónde hemos llegado en los últimos 17 años, nuestros éxitos y nuestra determinación, el futuro de la integración regional de Sudamérica me resulta promisorio y eso me llena de esperanza.



Una región adecuadamente conectada internamente y con otros continentes,

con sistemas de transportes, comunicaciones y energía integrados, modernos, seguros y sostenible ambientalmente, en beneficio de sus ciudadanos.

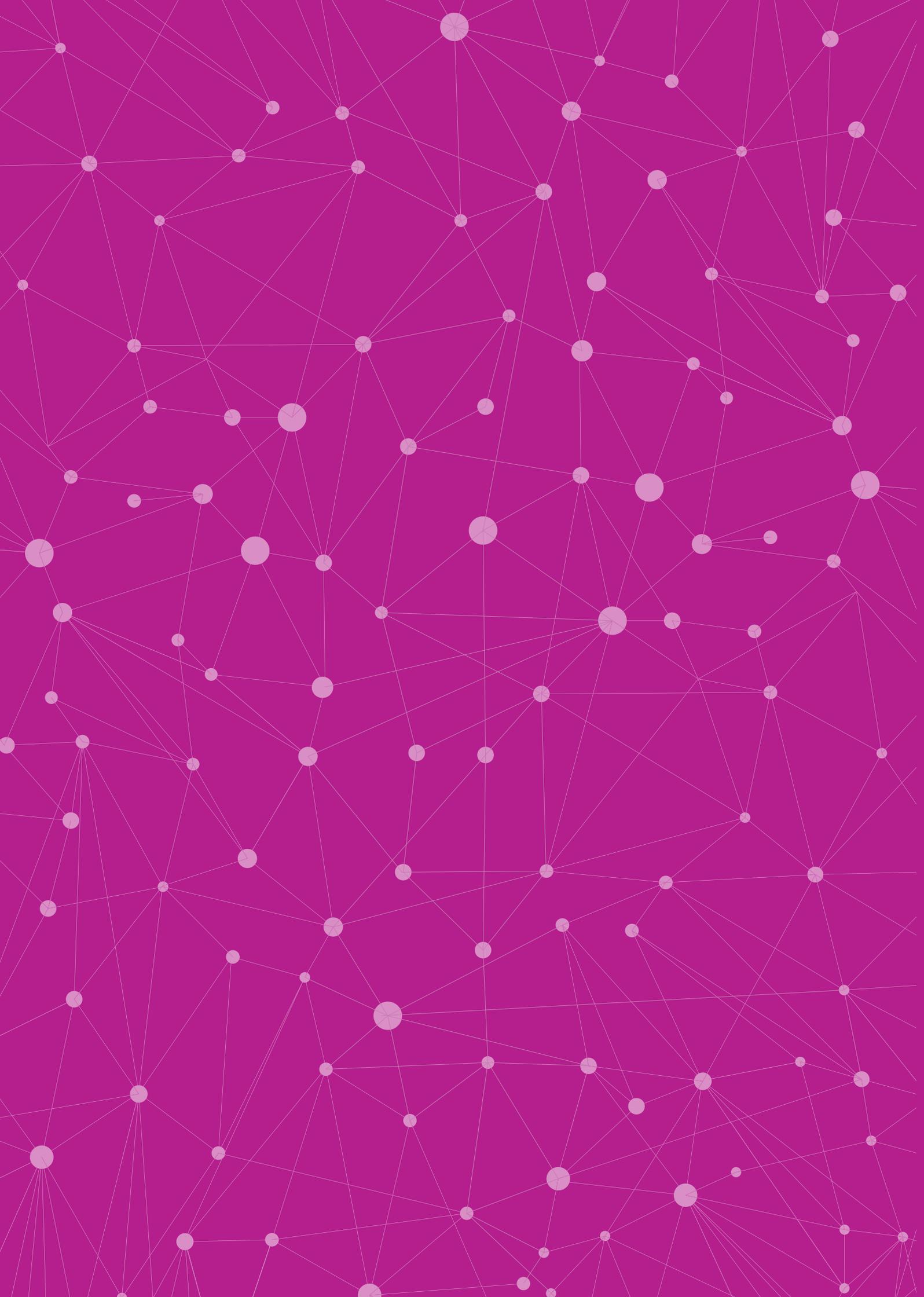
Para ello, se requiere superar las barreras que dificultan el comercio internacional, modernizar la infraestructura de transportes, reducir los costos logísticos, integrar a la modernidad las zonas de pobreza y de frontera, ampliar los beneficios de la banda ancha a todos los segmentos de la población y armonizar las interconexiones ferroviarias en las fronteras, entre otros aspectos.



La conectividad suramericana, a partir del desarrollo e integración de infraestructuras y servicios, debe dar respuesta en simultáneo a las necesidades de desarrollo de cada país y de los conjuntos de países o subregiones de los diferentes ejes de integración, que se encuentran en su área de influencia.

El COSIPLAN tiene un desafío trascendente de cara a los próximos 20 años, en que deberá continuar su trabajo de revisión y ampliación de herramientas y metodologías de planeamiento territorial, para profundizar y perfeccionar las redes de infraestructura entre los países.

Creemos que para que ello sea exitoso, es necesario establecer desde el COSIPLAN una visión estratégica de integración que privilegie la complementariedad de las infraestructuras regionales frente a la competencia cuando ello sea posible, evitando así realizar esfuerzos de inversión poco productivos.



El marco institucional del COSIPLAN

Creación	112
Objetivos	118
Funcionamiento	120
Áreas de trabajo	128
Aportes de la sociedad civil	138

Creación

Hacia una Unión de Naciones

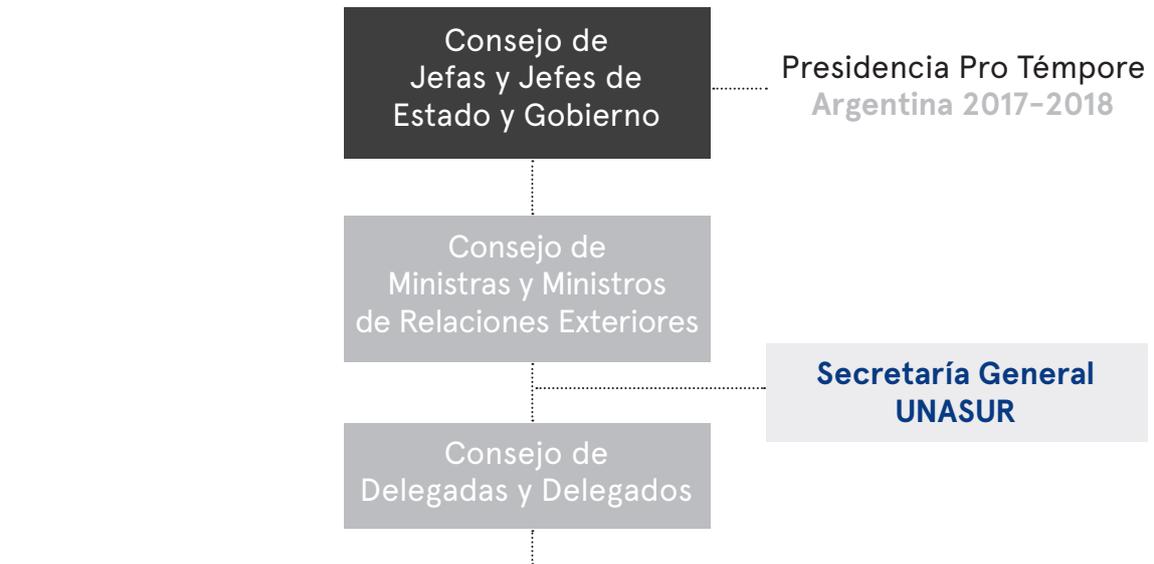
La Primera Reunión de Presidentes Suramericanos, realizada en Brasilia (Brasil) en el año 2000, fue el hito que lanzó un proceso de integración y cooperación de múltiples ejes integrando a los doce países independientes de América del Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela.

Este hecho histórico reafirmó el espíritu de entendimiento y armonía de las relaciones entre los países suramericanos, con la convicción de que la contigüidad geográfica y la comunidad de valores conducen a una agenda común de oportunidades y desafíos específicos, complementando su tratamiento en otros foros regionales e internacionales. Representó, también, un importante estímulo para organizar la convivencia en el espacio común suramericano y para seguir apoyando la configuración

de un área singular de democracia, paz, cooperación solidaria e integración y desarrollo económico y social compartido.

Desde entonces se han llevado a cabo trece cumbres suramericanas en las que se fue progresando hacia la conformación de la Unión de Naciones Suramericana (UNASUR). Las reuniones presidenciales fueron adquiriendo un creciente grado de formalización para culminar con la aprobación del Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas el 23 de mayo de 2008 en la ciudad de Brasilia.

La UNASUR fue creada como un espacio de articulación y diálogo político de alto nivel que involucra a los doce países de la región siendo una de sus prioridades, el desarrollo de infraestructura para la interconexión de América del Sur.



Consejos Sectoriales



El Consejo

En este ámbito institucional se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial que trabajan en diferentes áreas; uno de ellos es el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), creado el 28 de enero de 2009, durante la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR.

El COSIPLAN es la instancia de discusión política y estratégica para implementar la integración de la infraestructura de América del Sur, en compromiso con el desarrollo social, económico y ambiental.

Su Estatuto y Reglamento fueron aprobados por los Ministros en la Primera Reunión Ordinaria del COSIPLAN (Buenos Aires, diciembre de 2009) y ratificados por la Cuarta Reunión del Consejo

de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Georgetown, noviembre de 2010).

Estos documentos orientan el trabajo del Consejo en la definición de sus principios y objetivos y dotándolo de la estructura necesaria para concretar las acciones encomendadas por los Presidentes incluyendo la Iniciativa IIRSA, incorporada al Consejo como su Foro Técnico, para apoyarlo en la planificación de infraestructura de conectividad regional.

Los principios del Consejo se basan en la integralidad y complementariedad de las políticas, programas y proyectos de infraestructura regional que propendan al equilibrio y cohesión territorial y el desarrollo sostenible en armonía con la naturaleza.

El camino hacia la integración física suramericana

La característica distintiva de este proceso ha sido la planificación de la infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones con una perspectiva regional.

Con el foco puesto en el territorio, son sus objetivos aumentar la competitividad

y la complementariedad de las economías de la región, contribuir a la reducción de las disparidades regionales y la desigualdad social; y mejorar la calidad y expectativa de vida en cada país y en la región como un todo.



- Creación de IIRSA en transporte, energía y comunicaciones.
- Plan de Acción de IIRSA: Ejes de Integración y Desarrollo y Procesos Sectoriales de Integración.
- I Reunión de Presidentes de América del Sur (Brasilia).

- Inicio de la caracterización de los Ejes de Integración y Desarrollo.
- Inicio de los estudios de diagnóstico de los Procesos Sectoriales.

- Creación de las Coordinaciones Nacionales IIRSA
- II Reunión de Presidentes de América del Sur (Guayaquil).

- Aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa.
- Lanzamiento del Sitio Web de IIRSA.

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

Creación de la Base de Datos de Proyectos IIRSA.

- Desarrollo de nuevas metodologías de planificación territorial: EASE e IPrLg.
- Puesta en marcha del Sistema de Monitoreo para los proyectos de la AIC (SIGE).
- II Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones (Cochabamba).

- Definición de los Objetivos Estratégicos 2006-2010.
- I Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones (Brasilia).

- Aprobación del Tratado Constitutivo de UNASUR.
- I y II Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Brasilia y Santiago de Chile).

- Conformación de la Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración.
- Aprobación de Agenda de Implementación Consensuada AIC 2005-2010.
- III Reunión de Presidentes de América del Sur (Cusco).

Revisión quinquenal del Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE).
Revisión quinquenal de la Agenda de Proyectos Piroritarios de Integración (API).
Puesta en marcha de la Red de Expertos en Logística de Cargas.
Lanzamiento de la Infraestructura de Datos Espaciales del COSIPLAN (IDE-SIG).
Lanzamiento de la Plataforma "Pasos Suramericanos".
Lanzamiento del Sistema de Gestión del (PTI) Túnel Binacional Agua Negra.

Puesta en marcha del Programa de Capacitación en Transporte de Carga y Logística.
Lanzamiento del Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN (SIG).
Lanzamiento del Sitio Web sobre Ejes de Integración y Desarrollo.

Participación de organizaciones de la sociedad civil en las actividades de COSIPLAN-IIRSA.
Puesta en marcha del PTI Túnel Binacional Agua Negra.
Desarrollo de la metodología sobre Gestión de Riesgos de Desastres.
VIII Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Quito).

Lanzamiento del Sitio Web de Exporta Fácil.
Relanzamiento del Sitio Web del COSIPLAN.

2014

2015

2016

2017

2009

2010

2011

2012

2013

Creación del COSIPLAN en UNASUR.
Lanzamiento de la Base de Proyectos IIRSA.
III Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Quito).

Aprobación del Reglamento y Estatuto del COSIPLAN.
Incorporación de IIRSA como Foro Técnico del COSIPLAN.
IV Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Georgetown).

Creación del Grupo de Trabajo sobre Telecomunicaciones.
V Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Asunción).

Aprobación del Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE).
Aprobación de la Agenda de Proyectos Piroritarios de Integración (API).
Creación del Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria.
Creación del Grupo de Trabajo sobre Financiamiento y Garantías.
VI Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Lima).

Creación del Grupo de Trabajo sobre Sistema de Información Geográfica y Sitio Web.
Lanzamiento del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP).
Desarrollo de los Programas Territoriales de Integración (PTI).
VII Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Paramaribo).

Objetivos

Los objetivos generales y específicos están estrechamente vinculados con aquellos relacionados con infraestructura establecidos en el artículo 3 del Tratado Constitutivo de la UNASUR, en los incisos d), e) y m). Los objetivos específicos fueron ajustados en 2017 como parte del ejercicio quinquenal de revisión del Plan de Acción Estratégico (PAE):



OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA UNASUR

en relación con la infraestructura:

D

La integración energética para el aprovechamiento integral, sustentable y solidario de los recursos de la región.

E

El desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y de nuestros pueblos de acuerdo con los criterios de desarrollo social y económico sustentables.

M

La integración industrial y productiva, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas, cooperativas, redes y otras formas de organización productiva.

OBJETIVOS GENERALES

El Estatuto establece los siguientes:

1

Desarrollar una infraestructura para la integración regional, reconociendo y dando continuidad a los logros y avances de IIRSA incorporándolos a su marco de trabajo.

2

Fomentar la cooperación regional en planificación e infraestructura, mediante alianzas estratégicas entre los Estados miembros de UNASUR.

3

Promover la compatibilización de los marcos normativos existentes en los países miembros de UNASUR que regulan el desarrollo y operación de la infraestructura en la Región.

4

Identificar e impulsar la ejecución de proyectos prioritarios para la integración y evaluar alternativas para su financiamiento.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Plantea un conjunto de acciones que se presentan en el PAE 2012-2022 ajustado a 2017:

1

Promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.

2

Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura, con el fin de mejorar la calidad y esperanza de vida, y difundir entre el público en general los resultados de los emprendimientos del COSIPLAN.

3

Desarrollar y aplicar metodologías de planificación territorial para la identificación e implementación de acciones complementarias a los proyectos de infraestructura de integración, con el objetivo de potenciar su impacto en el desarrollo de los territorios involucrados, considerando aspectos económicos, sociales y ambientales.

4

Consolidar la Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (Cartera del COSIPLAN) y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

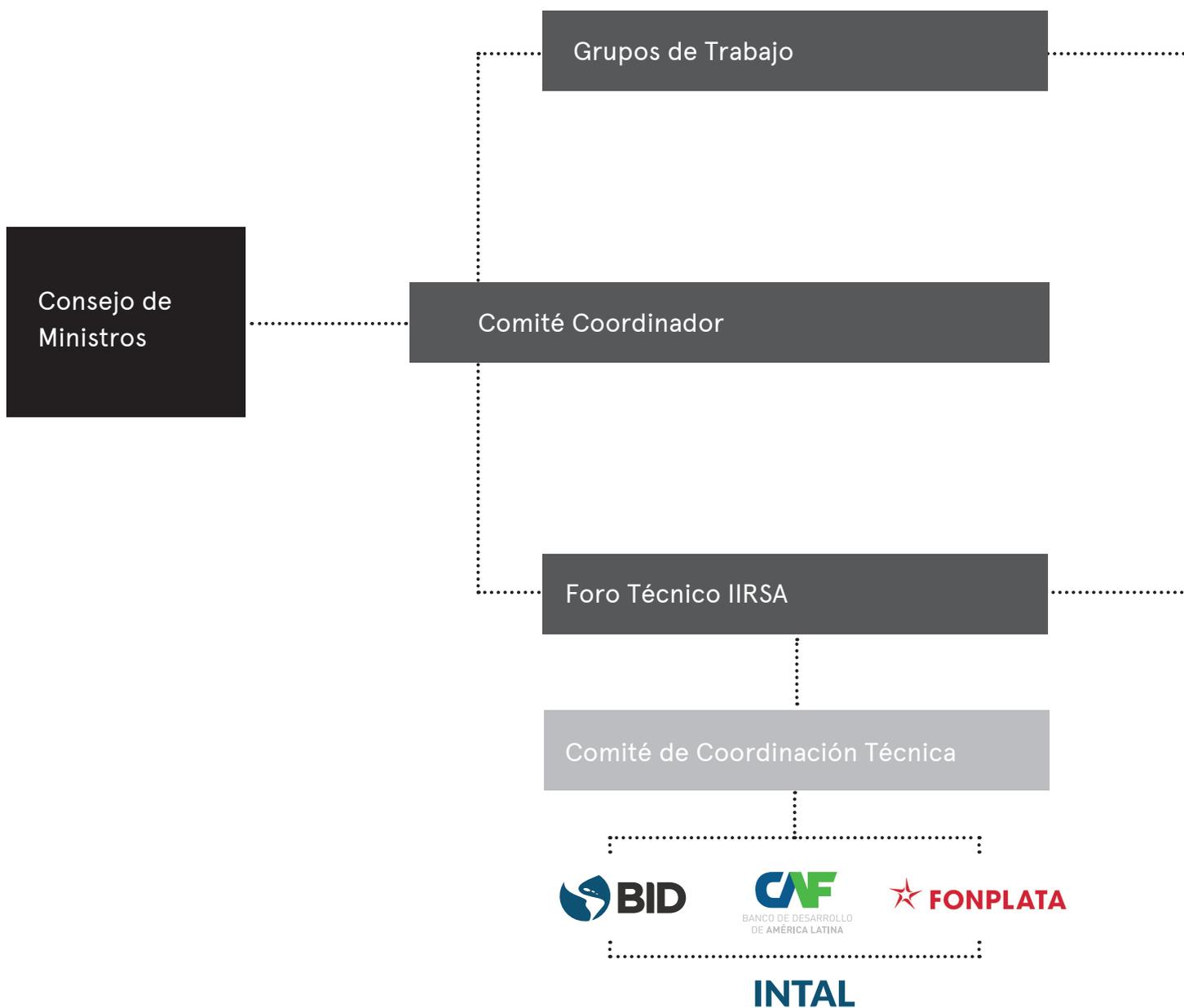
5

Fomentar el uso intensivo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones con el fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región.

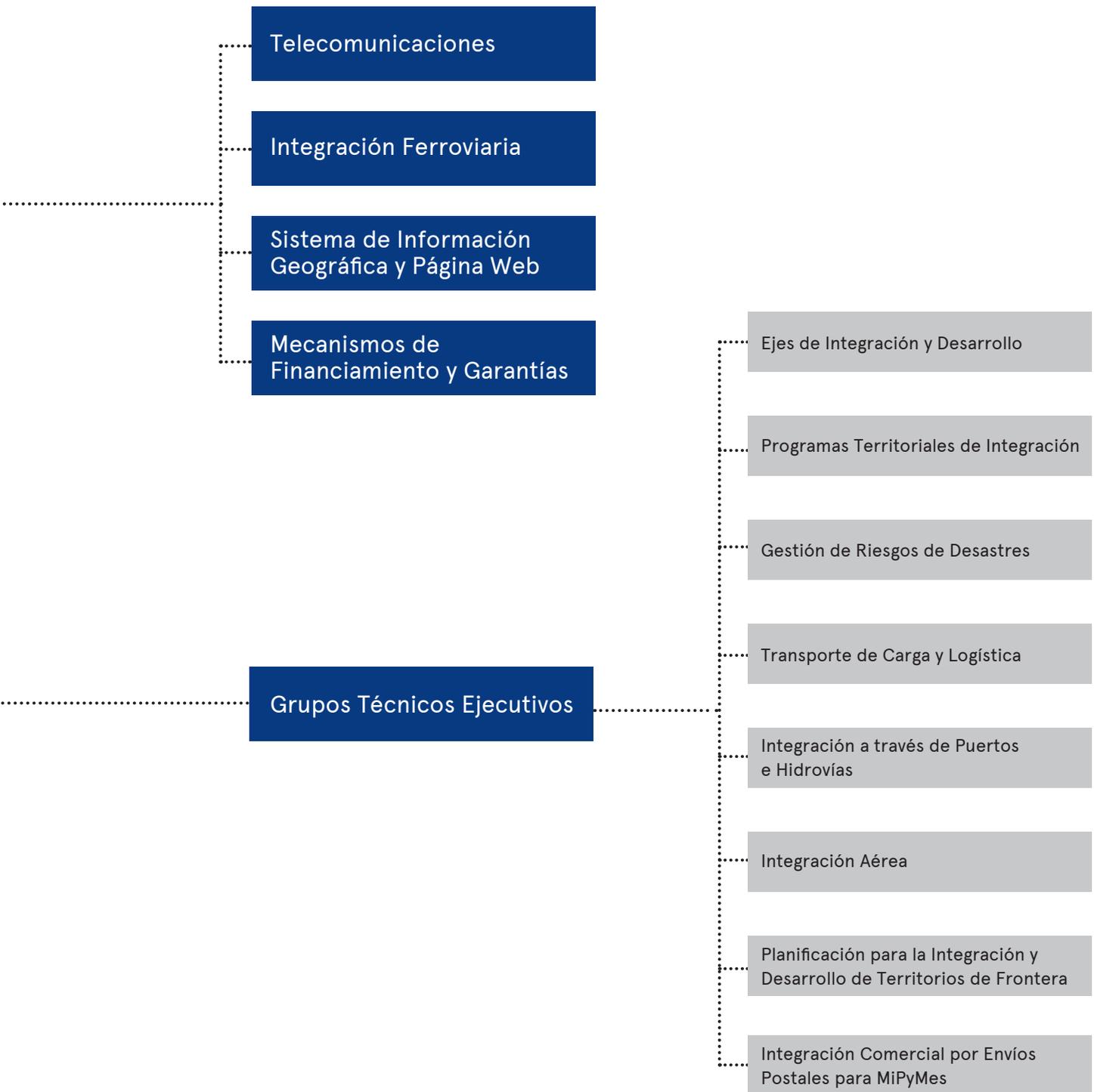
6

Impulsar el desarrollo de procesos sectoriales de integración con el propósito de identificar los obstáculos de tipo técnico, normativo y de coordinación institucional que impiden el desarrollo y la operación eficiente de la infraestructura de América del Sur, y proponer acciones que permitan superarlos.

Funcionamiento



Los artículos 5, 6 y 7 del Estatuto del COSIPLAN establecen la estructura de funcionamiento del Consejo. El siguiente organigrama presenta de una manera visual como se relacionan las instancias que ejecutan las actividades del plan de trabajo anual.



Cómo trabaja el COSIPLAN

Funciona en base a la articulación de sus diversas instancias en torno de un Plan de Trabajo Anual.

Ese Plan de Trabajo busca dar cumplimiento a los objetivos planteados en el Plan de Acción Estratégico (PAE) previsto para el decenio 2012-2022, y es elaborado a partir de la colaboración entre el Comité Coordinador y el Foro Técnico IIRSA.

La instancia superior es el Consejo de Ministros, encargado de aprobar el Plan Anual y evaluar su ejecución.



Consejo de Ministros

Integrado por los Ministros de Infraestructura y Planeamiento, se reúne una vez al año para analizar los resultados de las actividades y aprobar el Plan de Trabajo del siguiente año. Desde su creación se realizaron seis Reuniones Ordinarias de Ministros.

El artículo 7 del Estatuto del COSIPLAN indica que su presidencia la ejerce el país

que ocupa la Presidencia Pro Témpace (PPT) de UNASUR; salvo que, a propuesta de esta última, el Consejo acuerde por consenso designar a otro país. En el período iniciado en abril de 2017 esta función es desempeñada por la República Argentina. La vicepresidencia la ejerce el país que ocupó la presidencia en el período anterior.

Presidencias Pro Témpace COSIPLAN

2011 República Federal de Brasil

2012 República del Paraguay

2012 – 2013 República del Perú

2013 – 2014 República de Chile

2014 – 2016 República Oriental del Uruguay

2016 – 2017 República Bolivariana de Venezuela

2017 – 2018 República Argentina



Comité Coordinador

Instancia ejecutiva de apoyo del COSIPLAN, es una pieza clave para el planeamiento y monitoreo de todas las acciones delineadas en el PAE. Al estar integrado por delegadas/os



Fernando Álvarez de Celis
Subsecretario de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda

Atilio Alimena
Director Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional, Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda



Jorge Saba Arbache Filho
Secretario de Asuntos Internacionales, Ministerio de Planeamiento, Desarrollo y Gestión

Carlos Eduardo Lampert Costa
Secretario Adjunto de Asuntos Internacionales, Ministerio de Planeamiento, Desarrollo y Gestión



Luis Felipe Lota
Director de Infraestructura y Energía Sostenible, Departamento Nacional de Planeación

Sandra Milena Fonseca
Asesora Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible, Departamento Nacional de Planeación



Marco Antonio Delgadillo Rojas
Director General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre, Viceministerio de Transporte, Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

Wilde Roberto Camacho Salazar
Jefe de Gestión y Proyectos, Viceministerio de Transporte, Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda



Rigoberto García González
Coordinador Internacional, Ministerio de Obras Públicas

Marcela Ruth Espinoza Nissim
Jefa de Departamento, Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado, Ministerio de Relaciones Exteriores



Marisela Rivera Yáñez
Asesora del Despacho, Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo



ministeriales de los Estados miembros, se asegura que los proyectos y resultados reflejen las voluntades soberanas atendiendo las necesidades de todos los países.

Lo preside el país que ejerce la Presidencia Pro Témporte (PPT) del COSIPLAN y se reúne regularmente al menos dos veces al año. Los delegados ministeriales de cada país son:



REPÚBLICA COOPERATIVA DE GUYANA

Hon. Geoffrey Vaughn

Coordinador
Grupo Servicios de Obras,
Ministerio de Obras Públicas

Patrick Thompson

Oficial Principal Planeamiento de
Transporte
Grupo Servicios de Obras,
Ministerio de Obras Públicas



REPÚBLICA DEL PERÚ

Adrián Lazo

Asesor Técnico en Planeamiento
Oficina General de Planeamiento y
Presupuesto,
Ministerio de Transporte y
Comunicaciones

Vicente Gutiérrez Mendoza

Oficina de Planeamiento,
Ministerio de Transporte y
Comunicaciones



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Pablo Genta

Director Nacional de Planificación y
Logística, Ministerio de Transporte y
Obras Públicas

Renée Fernández

Directora de la División Financiamiento
Exterior, Ministerio de Transportes y
Obras Públicas

Pablo Iorio

Economista Asesor, Dirección Nacional
de Planificación y Logística, Ministerio
de Transporte y Obras Públicas



REPÚBLICA DEL PARAGUAY

Luis Añazco Franco

Coordinador Institucional COSIPLAN
Ministerio de Obras Públicas y
Comunicaciones



REPÚBLICA DE SURINAME

Soman Santosh Johannes

Secretario Permanente del Ministro
de Obras Públicas
Ministerio de Obras Públicas

Mohan Satish Vinod

Ingeniero Obras Públicas
Ministerio de Obras Públicas



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

Alejandra Puerta

Viceministra de Planificación
Territorial, Ministerio del Poder
Popular para Relaciones Exteriores

Elvis Urbina

Representante UNASUR
Ministerio del Poder Popular para
Relaciones Exteriores



Grupos de Trabajo

Se enfocan en aquellos temas que, habiendo tenido un desarrollo técnico sólido, requieren de impulso en el plano político. El Consejo cuenta con cuatro GTs:

- GT sobre Integración Ferroviaria
- GT sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías
- GT sobre Telecomunicaciones
- GT sobre Sistema de Información Geográfica (SIG) y Página Web del COSIPLAN

Foro Técnico IIRSA

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en sus primeros diez años de trabajo (2000-2010), se constituyó como un foro esencial de los doce países para la planificación e implementación de la infraestructura del territorio suramericano con una visión regional y compartida de las oportunidades y obstáculos del subcontinente.

En 2010 fue incorporada al COSIPLAN como su Foro Técnico, manteniendo su estructura de funcionamiento original: las Coordinaciones Nacionales (CNs) que son el punto focal en cada país; los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) que abordan los distintos temas del Plan de Trabajo; y el Comité de Coordinación Técnica (CCT) como instancia de apoyo.

Grupos Técnicos Ejecutivos

Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) constituyen el nivel de trabajo técnico del Foro. Analizan cuestiones específicas relacionadas con los Ejes de Integración y Desarrollo, las Metodologías de Planificación Territorial y los Procesos Sectoriales de Integración. Los GTEs están integrados por funcionarios y expertos de los países, pertenecientes a aquellas agencias de gobierno que sean pertinentes de acuerdo a la agenda de trabajo. La conformación de la delegación de cada país para las reuniones de GTEs es responsabilidad de las Coordinaciones Nacionales, que, a su vez, encabezan la delegación nacional.



Comité de Coordinación Técnica

Integrado por funcionarios del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). El CCT cuenta con una Secretaría, con sede permanente en el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (BID-INTAL) en Buenos Aires, Argentina.

El CCT brinda apoyo técnico y financiero a los países en todos los temas relacionados al Plan de Trabajo Anual del COSIPLAN; es facilitador del proceso, coordinador de las actividades conjuntas y depositario de la memoria institucional del Consejo. Los funcionarios que participan activamente de esta labor en las tres instituciones son los siguientes:



CAF · BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

Sandra Conde

Directora de Análisis y Programación Sectorial

Sebastián Abbatemarco

Ejecutivo Senior de la Dirección de Proyectos Región Sur

Rafael Farromeque

Especialista Senior de la Dirección de Análisis y Programación Sectorial

Jesús Suniaga

Ejecutivo Principal de la Dirección de Análisis y Programación Sectorial



FONPLATA · FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA

Carlos Bastón

Gerente interino de Operaciones y Países

Pedro Sosa Pinilla

Asesor de Presidencia Ejecutiva, Operaciones



BID · BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Jesús Tejeda Ricardez

Especialista Líder Sectorial

Raúl Rodríguez Molina

Especialista en Infraestructura de Integración

INTAL

INSTITUTO PARA LA INTEGRACIÓN DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

BID-INTAL · SECRETARÍA DEL CCT

Gustavo Beliz

Director

Ignacio Manuel Estévez

Especialista en Integración y Comercio

Alejandra Radl

Especialista en Integración y Comercio



Áreas de trabajo

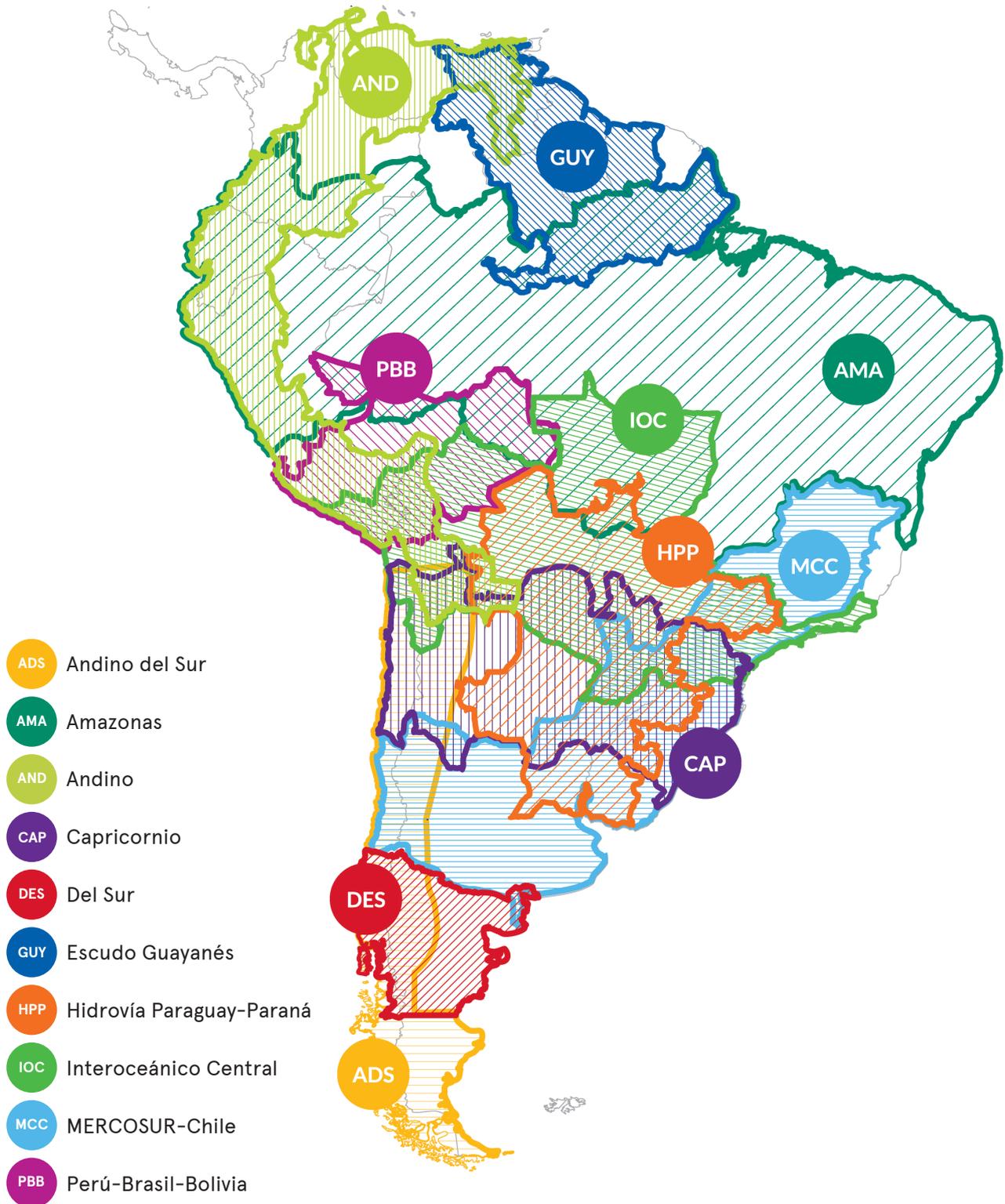
Los Ejes de Integración y Desarrollo

La Planificación Territorial se organiza alrededor del concepto de Eje de Integración y Desarrollo. Un Eje es una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos.

A su vez, esta franja se articula por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información, tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo.

Los Ejes permitieron identificar y consensuar proyectos de infraestructura de integración bajo una visión común de los doce países de la región, en el marco de un proceso de planificación territorial indicativa.

A partir de la caracterización económica, social y ambiental de su área de influencia, se busca articular de manera directa a los proyectos con sus espacios.



Los Ejes de Integración y Desarrollo



ADS **ANDINO DEL SUR**

Argentina
Bolivia
Chile



AND **ANDINO**

Bolivia
Colombia
Ecuador
Perú
Venezuela



AMA **AMAZONAS**

Brasil
Colombia
Ecuador
Perú



CAP **CAPRICORNIO**

Argentina
Bolivia
Brasil
Chile
Paraguay



DES **DEL SUR**

Argentina
Chile

Países



ARGENTINA

ADS
CAP
DES
HPP
MCC



BOLIVIA

ADS
AND
CAP
HPP
IOC
PBB



BRASIL

AMA
CAP
GUY
HPP
IOC
MCC
PBB



CHILE

ADS
CAP
DES
IOC
MCC



COLOMBIA

AMA
AND



ECUADOR

AMA
AND



INTEROCEÁNICO CENTRAL

Bolivia
Brasil
Chile
Paraguay
Perú



ESCUDO GUAYANÉS

Brasil
Guyana
Suriname
Venezuela



MERCOSUR-CHILE

Argentina
Brasil
Chile
Paraguay
Uruguay



HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

Argentina
Bolivia
Brasil
Paraguay
Uruguay



PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Bolivia
Brasil
Perú



GUYANA
GUY



PARAGUAY
HPP
IOC
MCC



PERÚ
AMA
AND
IOC
PBB



SURINAME
GUY



URUGUAY
HPP
MCC



VENEZUELA
AND
GUY

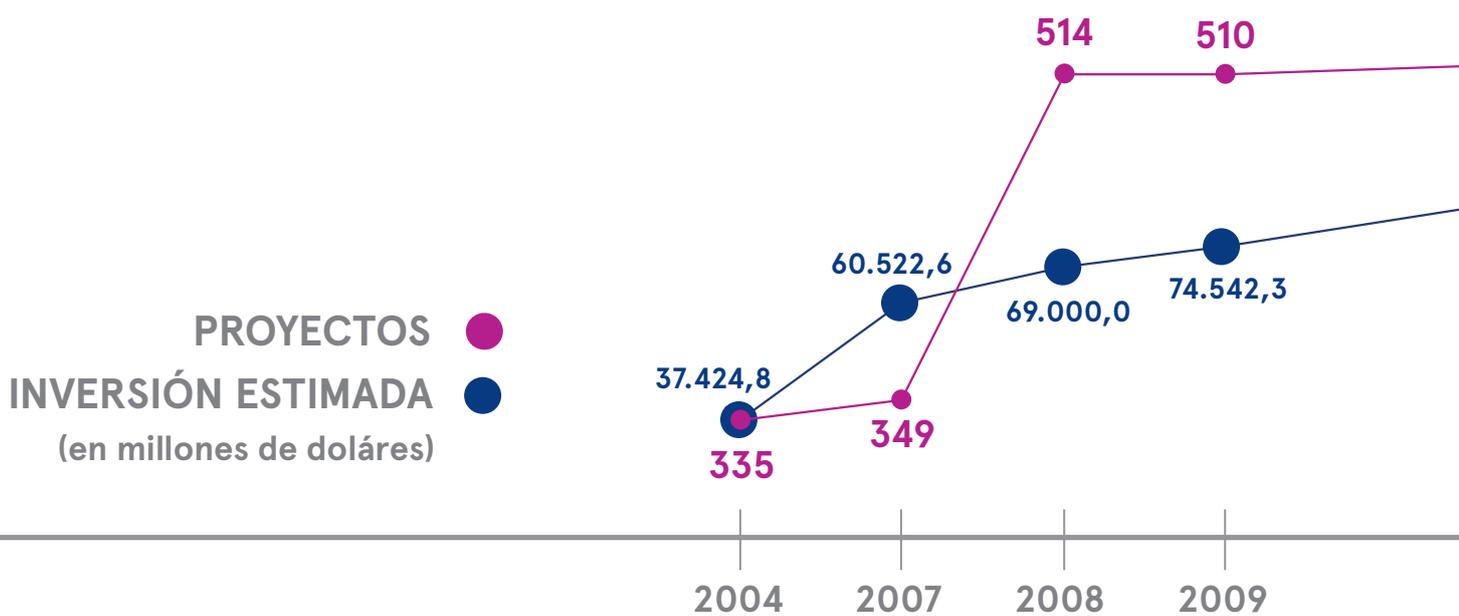
La Planificación Territorial Indicativa y la Cartera de Proyectos

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicaciones que fomentan la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

Su conformación fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa, la

cual se basa en la identificación de los Ejes de Integración y Desarrollo.

La conformación original de la Cartera de Proyectos se produjo en 2004, y fue atravesando sucesivas actualizaciones como resultado de la profundización del proceso de planificación territorial. En 2004, se consolidó un portafolio de 335 proyectos de infraestructura organizados en 40 Grupos de

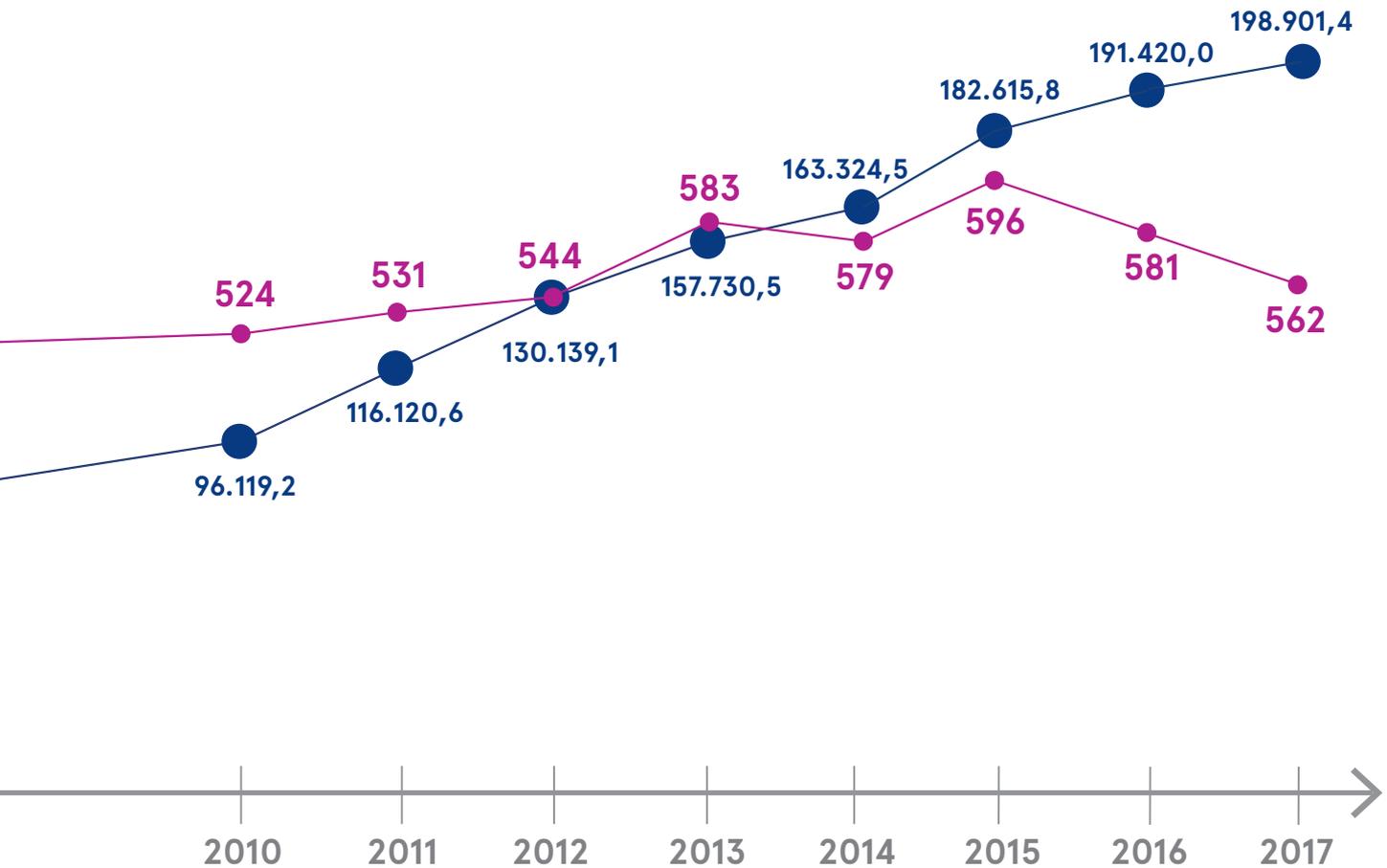


Proyectos, que representaron una inversión estimada de US\$ 37.424,8 millones. Para el año 2017, la Cartera de Proyectos del COSIPLAN se compone de 562 proyectos, organizados en 47 Grupos de Proyectos, que alcanzan una inversión estimada de US\$ 198.901 millones.

El Sistema de Información de Proyectos (SIP) es la herramienta de apoyo a la plani-

ficación y análisis de la infraestructura de integración que contiene la información sistematizada de los proyectos del COSIPLAN.

Este sistema contiene datos oficiales y de calidad de todos los proyectos de la Cartera y de la API en una plataforma en línea y de libre acceso a través de internet. Es actualizada por funcionarios de los países involucrados en los proyectos de integración física.



Las Metodologías de Planificación Territorial

Las Metodologías de Planificación Territorial tienen el propósito de profundizar y enriquecer el proceso de planificación sostenible de la infraestructura de integración, potenciando los beneficios de las obras y reduciendo los impactos no deseados.

Permiten caracterizar el territorio bajo análisis de aspectos ambientales, sociales, económicos, de integración productiva, de logística, y de gestión de riesgo de desastres.

Los resultados alcanzados recogen el conocimiento de los actores locales sobre el área de influencia de los proyectos a través de un proceso de consulta participativo.



Programas Territoriales de Integración

Identifican e implementan un conjunto de acciones complementarias a los proyectos de la API potenciando su impacto en el desarrollo de los territorios involucrados y considerando aspectos económicos, sociales y ambientales.



Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico

Identifica acciones complementarias para potenciar, desde el punto de vista social, ambiental y cultural, los efectos positivos de los proyectos y minimizar sus impactos negativos. Utiliza como unidad de análisis el área de influencia de los Grupos de Proyectos de la Cartera o los proyectos de la API.



Metodología de Integración Productiva y Logística

Evalúa el potencial de integración productiva y del desarrollo de la logística en el área de influencia de un Grupo de Proyectos o de un proyecto de la API. Permite articular un conjunto de acciones, con una lógica de relaciones interdependientes, para potenciar el impacto de la implementación de la infraestructura en el desarrollo de estas actividades.



Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres

Busca prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos (terremotos, maremotos, aluviones, inundaciones y erupciones volcánicas) que afecten las infraestructuras suramericanas, así como establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública.

Los Procesos Sectoriales de Integración

Los Procesos Sectoriales de Integración tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo y la operación de la infraestructura básica de América del Sur y proponer acciones que permitan superarlos.

El COSIPLAN cuenta con los siguientes Procesos Sectoriales cuyos objetivos se describen a continuación:



.....

Transporte de Carga y Logística

Impulsar una logística de cargas de escala regional a partir del apoyo a políticas públicas que promuevan una visión sistémica de la infraestructura de transporte, el movimiento de bienes y su almacenamiento en cada uno de los países suramericanos.



.....

Integración Aérea

Mejorar la conectividad de las economías de la región a través del desarrollo y fortalecimiento de alternativas de transporte aéreo regional de carga y pasajeros.



.....

Telecomunicaciones y TICs

Estudiar y proponer alternativas para impulsar la integración de redes sudamericanas de telecomunicaciones y proyectos de infraestructura que incluyan componentes de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs).



.....

Integración Ferroviaria

Fomentar la integración y la complementariedad de las políticas y proyectos del sector ferroviario que impulsen el desarrollo económico y social. Se ocupa principalmente de temas regulatorios, de nuevas infraestructuras y de acuerdos entre operadores ferroviarios.



.....

Integración a través de Puertos e Hidrovías

Mejorar la competitividad de la región a partir del aprovechamiento del potencial que ofrecen las hidrovías sudamericanas, identificando líneas de acción a nivel regional para promover el desarrollo portuario, de plataformas logísticas y del modo de transporte marítimo y fluvial.



.....

Sistema de Información Geográfica

Orientar la planificación y la gestión de la integración física a partir de información digital estandarizada a nivel continental, tanto de las principales infraestructuras de integración presentes en la región, como de los aspectos relevantes del territorio.



.....

Mecanismos de Financiamiento y Garantías

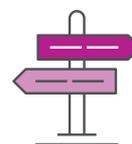
Identificar soluciones financieras para la ejecución eficiente de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la API.



.....

Integración Comercial por Envíos Postales para MiPyMEs

Contribuir a la integración regional fomentando la inclusión de MIPYMES en el mercado internacional mediante la implementación de un proceso simplificado de exportación e importación por envíos postales que utiliza la plataforma logística del operador postal designado.



.....

Planificación para la Integración y Desarrollo de Frontera

Desarrollar acciones para convertir las regiones de frontera en espacios de integración y desarrollo, facilitando la movilidad de bienes y personas, y planificando el territorio atendiendo aspectos económicos, sociales y ambientales.

Aportes de la sociedad civil

Participación ciudadana y pluralismo

La participación ciudadana y el pluralismo constituyen la base para la integración y la unión suramericana de acuerdo con el Tratado Constitutivo de la UNASUR. Atendiendo esa premisa, se refleja aquí la opinión de dos destacados representantes de entidades que contribuyen a la mejora social, económica y ambiental de la región.



Margarita Flórez

Directora de la
Asociación Ambiente
y Sociedad, Colombia

Margarita Flórez analiza las posibilidades del COSIPLAN y llama la atención respecto de la debilidad en los vínculos con las organizaciones de la sociedad civil y las comunidades involucradas en los proyectos y la necesidad de generar mecanismos de control y transparencia.

¿Qué desafíos considera que siguen pendientes para lograr una efectiva conectividad de la región?

Hacer un balance de lo existente en materia de hidroeléctricas y carreteras para establecer la relación entre las diferentes

obras y su rendimiento, teniendo como base la premisa de lograr desarrollo para la población. Por ejemplo, creo que, en muchos países, la conectividad eléctrica no se soluciona con mayor número de hidroeléctricas sino con un servicio más equitativo por medio de una distribución entre regiones. También opera en contra de un servicio generalizado, el hecho de que mucha de la energía se destine al sector extractivo, dentro y fuera de los países que generan la energía.

¿Cuál es el principal déficit de infraestructura en la región?

Más que déficit en infraestructura mencionamos la ausencia de instrumentos de planificación territorial y ambiental como la Evaluación Ambiental y Social con enfoque Estratégico (EASE), que determinen los impactos de los diferentes tipos de proyectos, y los impactos acumulativos de ellos en determinado territorio. Existe una gran contradicción entre las declaratorias de áreas prioritarias para la conservación, o de especial interés por la existencia de carbono, y en este caso para las estrategias contra el cambio climático, por un

lado, y la cantidad de megaproyectos proyectados y/o en ejecución, por el otro.

¿Qué debería mejorar el COSIPLAN para ser más efectivo?

En temas ambientales y sociales nos reafirmamos en el acápito compromiso institucional sobre el papel de UNASUR y de COSIPLAN: “El papel de la UNASUR en cabeza del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), en relación con la protección del ambiente y de los derechos colectivos, debe ser activo toda vez que el impacto de las políticas, y proyectos de energía e infraestructura, conllevan impactos negativos sobre los recursos naturales y las comunidades existentes en las áreas de influencia”.

Respecto a la participación, en ninguna etapa del proceso se observa la posibilidad de participación de terceros interesados que puedan tener algún punto de vista. Tampoco hay relación con la ejecución de los grupos de proyectos que están siendo evaluados, o que, por criterios tan puntuales como el área de influencia, estén siendo afectados directamente. No se citan para participar en los talleres, ni en la planeación de la evaluación. Se recomienda un procedimiento de vinculación de terceros interesados.

Por otro lado, añadimos que el COSIPLAN, que es el único Consejo de UNASUR que funciona de manera regular y que tiende a disponer de manera pública la información que se maneja, debiera ser más incisivo con los países para que se informe de manera extensa su existencia y sus impactos dentro de ellos. La agenda nacional no es conocida sino por instituciones públicas y por gremios. La ciudadanía, de manera general y la directamente involucrada, adolece de información.

Un capítulo que merecería colocarse es una auditoría similar a la que se tiene por parte del BID en la Oficina de Integridad,

que impida los sobrecostos y los asuntos de corrupción que se ha probado han ocurrido en algunas de las obras de la región. Y no nos referimos solamente a las obras realizadas por empresas brasileñas, sino a las empresas ejecutoras que frecuentemente se ven involucradas en escándalos de sobrefacturación y extensión indefinida de plazos para concluir la obra.

Sobre este aspecto sería deseable una iniciativa que permitiera obtener una evaluación sobre el proceso de ejecución y post entrega de obras, una suerte de periscopio donde hubiera ojos externos para hacer este monitoreo. Y que permitiera a la ciudadanía conocer quiénes son los mejores o peores ubicados dentro de los indicadores seleccionados para cada uno de los diferentes tópicos.

¿Cuál es su visión de la integración suramericana en los próximos 20 años?

Ojalá los escasos avances alcanzados en materia social y ambiental se mantengan. Creemos que, si hay una nueva crisis económica, no continúa el crecimiento previsto o, peor aún, no se transforman algunos patrones de desempeño económico, el retroceso sería grande. Y ya América Latina es una de las regiones más inequitativas del planeta.

El conjunto de obras no logrará sino ampliar esa brecha dado su impacto en el medio ambiente, y en que se sigue sosteniendo la economía en procesos extractivos que impactan de manera notable la naturaleza. Creo que se está en una gran contradicción: retando el medio ambiente y siguiendo con un patrón que reposa sobre los recursos que proporciona.

¿Cómo podría contribuir el trabajo del COSIPLAN para hacer realidad esa visión?

Apoyando esfuerzos por transparentar el gasto público y contribuyendo a monitorear la inversión y el impacto de los proyectos.



Hugo Varsky
 Presidente Fundación
 P.L.A.N.E.T.A , Programa
 Latinoamericano de
 Nuevas Estrategias en
 Tecnologías Avanzadas

Hugo Varsky se permite realizar algunas sugerencias y, al mismo tiempo, reafirmar el espíritu de cooperación de la organización que representa. Destaca que el COSIPLAN constituye una de las estructuras regionales más sistemáticas y consecuentes, al abordar temas particularmente sensibles y con una mirada territorial.

¿Cómo define la situación actual?

Nuestro mundo está en transición. Sabemos de dónde venimos: un mundo bipolar en el que dos modelos antagónicos de organización de la economía y la sociedad se disputaban su derecho a la hegemonía mediante conflictos más o menos abiertos pero que, aun así, convivían en un mundo industrializado estructurado a partir de las reglas emanadas de una matriz energética común, la derivada del uso intensivo y extensivo de los combustibles fósiles (gas, petróleo y carbón).

Esas bases comenzaron a resquebrajarse, pero aún no se termina de configurar un nuevo orden mundial, donde sea posible distinguir un conjunto de reglas de juego relativamente estables por un tiempo considerable.

¿Por qué la integración sigue vigente en Latinoamérica?

Considerando que la región dispone de las riquezas naturales que el conjunto del mundo precisa pero que ningún país dispone

de esas riquezas en su totalidad, el desafío de la integración regional sigue siendo una prioridad para los latinoamericanos como garantía de paz, de democracia y desarrollo, y para asegurar la adecuada explotación de sus recursos naturales.

Cada vez se hace más evidente que nadie puede solo. Ningún país, del tamaño que sea, puede hacer frente solo a los desafíos de los que estamos hablando.

¿Cómo acercar las acciones de las ONG y el COSIPLAN?

Bajo las actuales circunstancias, lo territorial adquiere una relevancia especial puesto que es allí donde los actores más dinámicos de nuestras sociedades interactúan y generan externalidades positivas concretas.

COSIPLAN tiene la virtud de basar toda su labor en los territorios. Nada más acertado. Como ya dijimos, allí están los actores concretos, públicos y privados, así como las riquezas a las que hacíamos referencia. Es en los territorios (Provincias, Estados, Gobernaciones) donde se concretan los encadenamientos productivos y las cadenas de valor.

La Fundación P.L.A.N.E.T.A. impulsa con particular interés la formación de Parques Industriales, Tecnológicos y Logísticos, entre otras cosas, como forma de enfrentar la distribución espacial productiva definida por las grandes corporaciones globales y de enriquecer los proyectos, como los que se ejecutan en COSIPLAN y/o están previstos en su Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

Reconociendo la escasa vinculación entre esos Parques a nivel nacional, regional e internacional, desde la Fundación P.L.A.N.E.T.A., la Comunidad Industrial y otras organizaciones comenzamos a impulsar y estructurar una Red Internacional de Parques (latinoamericana, iberoamericana e

internacional). Su propósito es vincular actores institucionales sustantivos, hoy en general dispersos, que nuclean a los principales protagonistas de cada sector. En este sentido, están previstas iniciativas y actividades de acercamiento y aprendizaje de nuevas metodologías articulando lo tecnológico y lo humano.

Resultará muy significativo y contributivo que las organizaciones que estamos abor-

dando esta construcción podamos informar e interactuar con COSIPLAN, con la esperanza de que este último pueda constituirse como un espacio donde podamos informar de avances y recibir sugerencias, consideraciones y decisiones que contribuyan con el desarrollo de estas iniciativas.



AUTORES

Túnel Agua Negra: un abordaje multidimensional para consolidar la integración

Matías Parimbelli y Jaime Valdes
Consultores del CCT

El desafío de lograr la madurez y la integración de las cadenas logísticas

Marelia Martínez Riva
Consultora del CCT

El ferrocarril, un modo sustentable para el transporte de cargas en la región

Pablo Genta
Director Nacional de Planificación y Logística del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay

Con el foco puesto en los habitantes de las fronteras

Hernando Arciniegas Serna
Consultor del CCT

Mejorando la gestión de información geográfica para integrar América del Sur

Atilio Alimena
Director Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de Argentina

FUENTES CONSULTADAS

- Comunicado de Brasilia. 2000. Primera Reunión de Presidentes de América del Sur. 1 de septiembre. Brasilia, Brasil.
- COSIPLAN. 2017. Insumos para elaborar una estrategia que facilite la Integración Ferroviaria Suramericana. Diciembre. Buenos Aires, Argentina.
- ____. 2017. Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN (SIG). Diciembre. Buenos Aires, Argentina.
- COSIPLAN-IIRSA. 2017. Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2017. Diciembre. Buenos Aires, Argentina.
- ____. 2017. Informe de Avance de la API 2017. Diciembre. Buenos Aires, Argentina.
- ____. 2017. Informe de Avance del Plan de Implementación del PTI Túnel Binacional Agua Negra. Diciembre. Buenos Aires, Argentina.
- ____. 2016. Informe de Actividades del COSIPLAN. Diciembre. Buenos Aires, Argentina.
- ____. 2016. Informe de Avance del Plan de Implementación del PTI Túnel Binacional Agua Negra. Diciembre. Buenos Aires, Argentina.
- ____. 2016. Plan de Trabajo 2017. Diciembre. Buenos Aires, Argentina.
- ____. 2016. Túnel Binacional Agua Negra. Programa Territorial de Integración. Agosto. Buenos Aires, Argentina.
- Declaración del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión de Naciones Suramericanas. IV Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 26 de noviembre de 2010. Georgetown, Guyana.
- Declaración de la VI Reunión Ordinaria del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de UNASUR. VI Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 30 de noviembre de 2012. Lima, Perú.
- Declaración de Paramaribo. VII Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 30 de agosto de 2013. Paramaribo, Suriname.
- Estatuto del COSIPLAN. 2010. I Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 18 de junio. Quito, Ecuador.
- Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL). 2017. Capacitación en transporte de carga y logística. Conexión INTAL N° 245.
- ____. 2017. Nuevas funcionalidades del Sistema de Información de Proyectos. Conexión INTAL N° 246.
- ____. 2017. Argentina asume la Presidencia Pro Tempore del COSIPLAN con un fuerte compromiso para profundizar la integración regional. Conexión INTAL N° 248.
- ____. 2017. Túnel de Agua Negra: la integración de las economías regionales. Conexión INTAL N° 249.
- ____. 2017. Nuevas tecnologías aplicadas a la integración de la infraestructura regional. Conexión INTAL N° 250.
- ____. 2017. La conectividad física como pilar de la integración. Conexión INTAL N° 250.
- ____. 2017. El Túnel Binacional Agua Negra es un hecho. Conexión INTAL N° 250.
- ____. 2017. Integrando cadenas logísticas para ser más competitivos. Conexión INTAL N° 252.
- ____. 2017. La gestión de información geográfica en América del Sur. Conexión INTAL N° 253.
- ____. 2017. Integración y desarrollo de los territorios de fronteras en UNASUR. Conexión INTAL N° 253.
- ____. 2017. Túnel Binacional Agua Negra: Argentina y Chile abordaron los alcances del Programa Territorial de Integración. Conexión INTAL N° 254.
- Plan de Acción Estratégico 2012-2022. II Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 30 de noviembre de 2011. Brasilia, Brasil.
- Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) Ajustado a 2017. Diciembre. Buenos Aires, Argentina.
- Reglamento del COSIPLAN. I Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 18 de junio de 2010. Quito, Ecuador.
- Tratado Constitutivo de la Unión Suramericana de Naciones. I Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR. 23 de mayo de 2008. Brasilia, Brasil.

SITIOS WEB

Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) <<http://www.unasursg.org>>
Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) <<http://www.cosiplan.org>>
Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP) <<http://www.cosiplan.org/proyectos>>
Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN (SIG) <<http://www.sig.cosiplan.unasursg.org>>
Ejes de Integración y Desarrollo <<http://www.cosiplan.org/ejes>>
Pasos Suramericanos <<http://www.cosiplan.org/pasossuramericanos>>
Sistema de Gestión del PTI <<http://www.cosiplan.org/gestionpti>>
Exporta Fácil <<http://www.cosiplan.org/exportafacil>>
Conexión INTAL <<http://www.conexionintal.iadb.org>>
Asociación Ambiente y Sociedad <<http://www.ambienteysociedad.org.co>>
Fundación P.L.A.N.E.T.A. <<http://www.fundacion-planeta.org>>

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AIC	Agenda de Implementación Consensuada
API	Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina
CC	Comité Coordinador del COSIPLAN
CCS	Cargo Community System
CCT	Comité de Coordinación Técnica
CEBAF	Centro Binacional de Atención en Frontera
CN	Coordinadores Nacionales
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
EASE	Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico
FIC	Fondos de Iniciativas Comunes de la UNASUR
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
GRD	Gestión de Riesgos de Desastres
GT	Grupo de Trabajo
GTE	Grupo Técnico Ejecutivo
IDE	Infraestructura de Datos Espaciales
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
INTAL	Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe
IPRLG	Integración Productiva y Logística
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MiPyMEs	Micro, Pequeñas y Medianas Empresas
PAE	Plan de Acción Estratégico 2012-2022
PBI	Producto Bruto Interno
PCS	Port Community System
PLANETA	Programa Latinoamericano de Nuevas Estrategias en Tecnologías Avanzadas
PPP	Planes, Programas y Proyectos
PPT	Presidencia Pro Tempore
PTI	Programas Territoriales de Integración
REXLOG	Red de Expertos de Logística de Cargas
SIG	Sistema de Información Geográfica
SIGE	Sistema de Información para la Gestión Estratégica
SIP	Sistema de Información de Proyectos
SMP	Sistema de Monitoreo Permanente
TIC	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
TLC	Tratado de Libre Comercio
TVF	Tránsito Vecinal Fronterizo
UNASUR	Unión de Naciones Suramericanas
VUCE	Ventanilla Única de Comercio Exterior

Secretaría CCT Foro Técnico COSIPLAN-IIRSA
INTAL – Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe

Coordinación y producción editorial: Ignacio Estévez, Alicia Pinotti, Alejandra Radl
Colaboraron: Melina Acquaotta, Mariana Betoño, Matías Skronski

Diseño y diagramación: Exequiel Cabanelas
ec@conill.com.ar

Impresión: Imprenta Dorrego SRL

Impreso en Argentina
Noviembre 2017



Comité de Coordinación Técnica



INTAL

www.cosiplan.org