



UNASUR
COSIPLAN

VENEZUELA

COLOMBIA SURINAME

GUYANA

ECUADOR

PERU **BRASIL**

BOLIVIA

CHILE PARAGUAY

ARGENTINA

URUGUAY

PARAGUAY

PARAGUAY

PARAGUAY

Informe

de Actividades
2015

CONSEJO
SURAMERICANO
DE INFRAESTRUCTURA
Y PLANEAMIENTO

VENEZUELA

COLOMBIA SURINAME

ECUADOR GUYANA

PERU BRASIL

BOLIVIA CHILE PARAGUAY

ARGENTINA

URU

GUA

Y



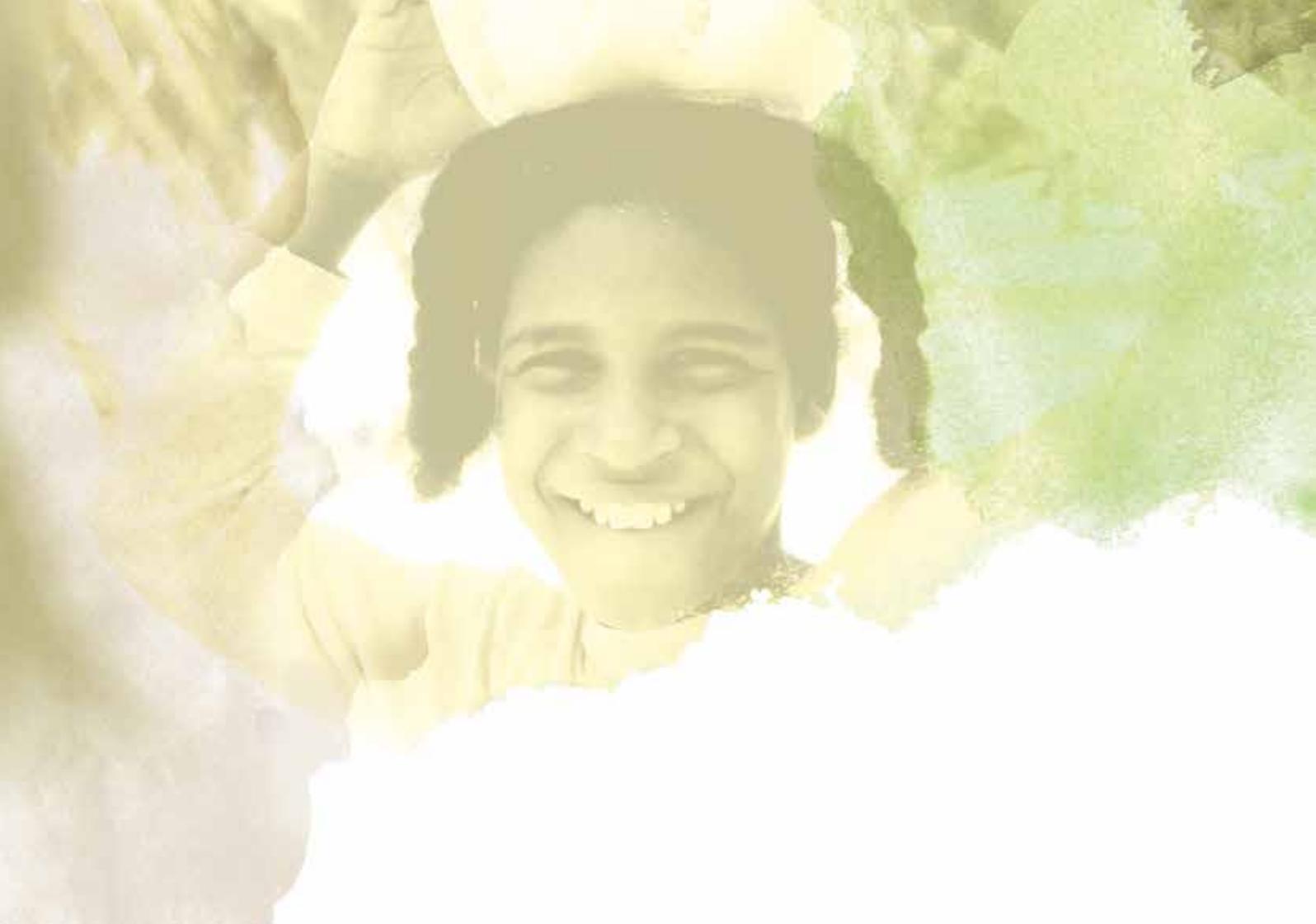
Informe de Actividades 2015

PRESIDENCIA PRO TÉMPORE URUGUAY 2014-2016

Con la colaboración del Comité de Coordinación Técnica de IIRSA



VI Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN
Montevideo, Uruguay 3 de diciembre de 2015



Indice

- P.06 PRÓLOGO DE LA PRESIDENCIA PRO-TÉMPORE URUGUAY DEL COSIPLAN**
- P.08 RESUMEN EJECUTIVO**
- P.16 RECORRIDO INSTITUCIONAL**

ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN 2015

P.36

COMITÉ COORDINADOR DEL COSIPLAN

P.42 Actividades realizadas 2015

P.44

GRUPOS DE TRABAJO DEL COSIPLAN

P.45 Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria

P.48 Grupo de Trabajo sobre Financiamiento y Garantías

P.50 Grupo de Trabajo sobre Telecomunicaciones

P.52 Grupo de Trabajo sobre Sistema de Información Georreferenciada y sitio web del COSIPLAN

P.60

FORO TÉCNICO IIRSA Proyectos del COSIPLAN

P.61 Cartera de Proyectos

P.69 Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración



P.80

Metodologías de Planificación Territorial

- P.80** Programas Territoriales de Integración
- P.86** Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional

P.91

Procesos Sectoriales de Integración

- P.91** Transporte de Carga y Logística
- P.94** Integración Suramericana a través de Puertos e Hidrovías
- P.96** Integración Aérea
- P.98** Integración y Facilitación Fronteriza
- P.101** Integración Comercial por Envíos Postales para Mipymes

P.106

ACCIONES DE COMUNICACIÓN Y DIFUSIÓN

- P.107** Página web y Sistema de Información de Proyectos
- P.110** Publicaciones
- P.114** Documentos técnicos
- P.117** Videos de difusión

ECUADOR
GUYANA
PERU
BRASIL
BOLIVIA
PARAGUAY

Presidencia Pro Témnore Uruguay 2014-2016

Prólogo Informe de Actividades 2015



Estimados compatriotas de Suramérica, en este Informe de Actividades 2015 les presentamos y a la vez rendimos cuentas sobre lo realizado durante este año de ejercicio de la Presidencia Pro Témnore del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)

El COSIPLAN es uno de los doce Consejos ministeriales sectoriales mediante los cuales la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) se plantea *construir, de manera participativa y consensuada, un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político entre sus pueblos, otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente, con miras a eliminar la desigualdad socioeconómica, lograr la inclusión social y la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías en el marco del fortalecimiento de la soberanía e independencia de los Estados*. Todo ello para alcanzar el macro objetivo del pleno desarrollo de los habitantes de la región en todas sus dimensiones.

Como es ampliamente sabido, la infraestructura en general, y en nuestro caso la asociada al transporte y la logística, la energía y las comunicaciones, es la plataforma imprescindible para proveer a la población de servicios básicos y para viabilizar actividades produc-

tivas, industriales y comerciales tanto a nivel doméstico como de intercambio intra y extra regional.

En Suramérica hay un desarrollo limitado y por debajo de lo recomendable de las infraestructuras, y salvo contadas excepciones, ausencia o escaso aprovechamiento de la integración física de las mismas entre los países. Asimismo, la mayoría de las veces se suele pensar las infraestructuras y sus servicios asociados en clave de competencia y no de complementariedad, lo cual atenta contra el mejor aprovechamiento de los recursos y desarrollo armónico de las ventajas comparativas en beneficio de la región. Esto representa una fuerte restricción o impedimento para alcanzar el desarrollo económico y social sustentable de nuestros pueblos.

Teniendo presente esta realidad, en el marco del COSIPLAN los doce países resolvieron aprobar e impulsar el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022, reconociendo los avances registrados en la década anterior en el marco de la Iniciativa IIRSA y adoptándola como Foro Técnico. Con ello, se valida la Cartera de Proyectos del COSIPLAN con casi 600 proyectos y se define la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), un subconjunto de 31 proyectos estructurados (integrados por 103 proyectos individuales), que consolidan redes de



conectividad en los 9 Ejes de Integración y Desarrollo en que se organiza el territorio suramericano.

El PAE define objetivos para su horizonte de 10 años, los que se pretenden alcanzar a través de un conjunto de acciones que se incluyen en los Planes de Trabajo Anual.

Durante este año 2015, siguiendo el renovado esfuerzo de los últimos cuatro años, continuamos avanzando hacia el logro de los objetivos planteados, a través de las acciones definidas y desarrollando las actividades previstas en el plan de trabajo anual, cuyo progreso presentamos en este informe. La actualización de la Cartera y revisión de la API junto al seguimiento de los proyectos; los desarrollos metodológicos y su aplicación a casos específicos; el perfeccionamiento de las herramientas de planificación, monitoreo y gestión; el abordaje de distintos procesos sectoriales necesarios para un adecuado funcionamiento o utilización de las infraestructuras; la capacitación y el tratamiento de temas específicos a través de los Grupos de Trabajo y Grupos Técnicos Ejecutivos, forman parte de las tareas que se cumplieron durante este año.

El COSIPLAN es el ámbito de discusión y consenso entre los países para planificar las infraestructuras

que le darán mayor conectividad y constituirán una base imprescindible para más y mejor desarrollo económico y social de la región. Todos quienes integramos el COSIPLAN estamos convencidos de la importancia de disponer de esta herramienta y del compromiso que asumimos de trabajar sin pausa por alcanzar los objetivos, porque de ellos dependerá que haya más oportunidades de desarrollo, inclusión y bienestar para nuestros pueblos. Por ello, me permito citar a Artigas firmemente convencido de que nuestro mejor destino como suramericanos es la construcción de la Patria Grande que soñó y seguimos imaginando, redoblando el esfuerzo y compromiso porque *“Los pueblos de América del Sur están íntimamente unidos por vínculos de naturaleza e intereses recíprocos”*.

Ing. Pablo Genta

Director Nacional de Planificación y Logística
Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Uruguay
Presidencia Pro Témpore 2014-2016 COSIPLAN-UNASUR



Resumen Ejecutivo

El **Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento** (COSIPLAN) es uno de los doce Consejos Ministeriales y Sectoriales con los que cuenta la **Unión de Naciones Suramericanas** (UNASUR). Fue creado en el marco de la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR, el 28 de enero de 2009 en la ciudad de Quito, Ecuador.

Se constituye como la **instancia de discusión política y estratégica para planificar e implementar la integración de la infraestructura de América del Sur**, en compromiso con el desarrollo social, económico y ambiental. Está conformado por los doce países del continente suramericano: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela.

Está integrado por las Ministras y/o Ministros de Infraestructura y Planeamiento de cada uno de los países de Suramérica y es presidido por el país que ejerce la Presidencia Pro Tempore de UNASUR. En el período diciembre 2014 - abril 2016 esta función es desempeñada por Uruguay, a través de su Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El Consejo se reúne una vez al año con el objetivo de analizar los resultados de las actividades realizadas, y aprobar el Plan de Trabajo correspondiente al siguiente año.

De acuerdo a su Estatuto, cuenta con las siguientes instancias de apoyo:

COMITÉ COORDINADOR

Integrado por delegadas y/o delegados ministeriales. Presidido por un delegado del país que ejerce la Presidencia Pro Tempore. Es la instancia ejecutiva del Consejo. Se reúne al menos dos veces al año.

GRUPOS DE TRABAJO DEL COSIPLAN (GT)

Aquellos que el COSIPLAN acuerde crear en áreas temáticas de su competencia. Actualmente existen cuatro: (i) Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria; (ii) Grupo de Trabajo sobre Telecomunicaciones; (iii) Grupo de Trabajo sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantía; y (iv) Grupo de Trabajo sobre Sistema de Información Geográfica y Página Web del COSIPLAN.

FORO TÉCNICO IIRSA

En 2011, la Iniciativa IIRSA fue incorporada al Consejo como su Foro Técnico, para apoyarlo en la planificación de infraestructura de conectividad regional.



Con el foco puesto en el territorio, los objetivos del COSIPLAN son: aumentar la competitividad 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.

Su **Plan de Acción Estratégico (PAE) para el período 2012-2022** se fundamenta en el Tratado Constitutivo de UNASUR y el Estatuto y 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 se establece un conjunto de acciones considerando una revisión del PAE a los cinco años de su puesta en marcha. Estas acciones se ejecutan a través de los Planes de Trabajo anuales que son aprobados por los Ministros del COSIPLAN.

El COSIPLAN apoya su trabajo técnico en los conceptos de Ejes de Integración y Desarrollo, Metodologías

de Planificación Territorial y Procesos Sectoriales de Integración.

En el Tratado Constitutivo de UNASUR, la integración y la unión suramericanas se basan en principios como participación ciudadana y pluralismo, y en la reducción de las asimetrías y armonía con la naturaleza para alcanzar el desarrollo sostenible. **El COSIPLAN promueve la participación ciudadana a través del establecimiento de canales efectivos de comunicación, consulta y discusión en las diferentes instancias del Consejo.**

Estas acciones son una muestra del compromiso del COSIPLAN por incorporar las cuestiones ambientales y sociales en el proceso de planificación de la conectividad suramericana.

Actividades 2015

COMITÉ COORDINADOR

Además de cumplir con sus funciones y responsabilidades, dando seguimiento al cumplimiento del Plan de Trabajo, el Comité Coordinador del COSIPLAN dedicó especial atención a las siguientes actividades:

- 1 - Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API):** Los países realizaron una revisión del estado de situación de los proyectos de la API. Este trabajo se realizó en dos etapas. Los resultados de la primera etapa se presentaron en las reuniones de Coordinadores Nacionales de IIRSA y Comité Coordinador del COSIPLAN desarrolladas los días 19 y 20 de agosto en Montevideo. Los resultados de la segunda etapa se presentarán durante la Sexta Reunión del Comité Coordinador (Montevideo, 3 de diciembre de 2015) Las definiciones que allí se tomen se presentarán a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su Sexta Reunión Ordinaria (Montevideo, 3 de diciembre de 2015).
- 2 - Seminario sobre Proyectos de Infraestructura y Cadenas de Valor Social:** se realizó los días 29 y 30 de octubre en la Sede de la UNASUR por iniciativa de la Secretaría General de UNASUR. El objetivo era establecer un espacio multisectorial para reflexionar sobre cómo los proyectos de infraestructura pueden ayudar al desarrollo productivo, particularmente aquellos que tengan externalidades sociales positivas y potencial de integración regional. Al mismo tiempo, el propósito era generar aportes para una conceptualización de cadenas sociales de valor para la formulación de políticas públicas en UNASUR y en cada uno de sus países miembros.
- 3 - Participación de Organizaciones de la Sociedad Civil:** El objetivo de estas intervenciones es crear un espacio de diálogo e intercambio para que las organizaciones presenten sus objetivos y propuestas sobre la integración de la infraestructura regional. Algunas de las organizaciones que participaron fueron: la Federación Uruguaya de Trabajadores Viales (FUTRAVI); la Confederación de Trabajadores Viales, Rodoviaros y Camineros de Sudamérica; y la Coalición Regional por la Transparencia y la Participación.
- 4 - Coordinación de las Actividades 2015:** El Comité Coordinador dio seguimiento y orientación a la realización de las actividades planificadas para el año 2015. Fueron realizadas 29 reuniones técnicas, de coordinación y talleres de trabajo.



GRUPOS DE TRABAJO

GT SOBRE INTEGRACIÓN FERROVIARIA

Se continuó trabajando en la preparación de los Términos de Referencia para la contratación de una consultoría que tiene por objetivo disponer de elementos técnicos para elaborar una estrategia que facilite la integración ferroviaria en Suramérica. La realización de este estudio fue puesta a consideración del grupo de evaluación de la Secretaría General de UNASUR al fin de obtener recursos del Fondo de Iniciativas Comunes (FIC).

Asimismo, se realizó una reunión del Sub-grupo del Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá-Antofagasta y otra del Sub-Grupo del Corredor Ferroviario Bioceánico Central, para intercambiar información sobre los trabajos en marcha y programar próximos pasos.

GT SOBRE MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO Y GARANTÍAS

Se iniciaron los contactos con el Consejo de Economía y Finanzas (CEF), particularmente con su Grupo de Trabajo sobre Integración Financiera, para coordinar el enfoque sobre financiamiento de los proyectos priorizados. Como resultado de estas gestiones, se definió una reunión entre el GT sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías del COSIPLAN, y el GT de Integración Financiera del CEF para el primer trimestre de 2016.

GT SOBRE TELECOMUNICACIONES

El día 20 de agosto de 2015 se lanzó el llamado a licitación pública internacional para la realización del estudio de factibilidad. El 30 de noviembre de 2015 se tiene previsto realizar una reunión del Grupo de Trabajo de Aplicación del Convenio CAF-UNASUR (conformado por los puntos focales de los países), con la intención de definir la recomendación de adjudicación para la realización de los estudios a la empresa que haya presentado la oferta más conveniente, poniéndolo a consideración del Comité Coordinador del COSIPLAN el día 2 de diciembre. De esta manera, en el mes de enero del año 2016 se estaría iniciando el desarrollo de los estudios correspondientes a la factibilidad de la implementación de la red, con un plazo de ejecución de 13 meses.

GT SOBRE SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (SIG) Y PÁGINA WEB DEL COSIPLAN

Se inició la Segunda Fase del Plan de Trabajo para el desarrollo e implementación del SIG del COSIPLAN, que comprende la integración, edición y publicación de la información geo-referenciada. Se inició la aplicación de la asistencia del Fondo de Iniciativas Comunes de UNASUR (FIC) en base a una metodología participativa que comprende trabajo individual de los países y trabajo grupal mediante la realización de videoconferencias, así como de tres talleres presenciales.

Los productos obtenidos como resultado de este trabajo son: (i) conjunto de 21 capas temáticas iniciales, que constituyen el núcleo del SIG del COSIPLAN. Su mayor aporte radica en la posibilidad de hacer un uso intensivo integrándolas a otros conjuntos de datos y aplicarles procesos de análisis espacial; (ii) Sistema Administrador de Contenidos, mediante el que se podrá acceder a información espacial. En la primera etapa del desarrollo del SIG la información se proveerá en formato SHAPEFILE y comprimidas cada una de las 21 capas temáticas; (iii) Metadatos, disponibles en formato PDF; y (iv) Documentación completa del SIG del COSIPLAN: Catálogo de Objetos, Diccionario de Datos, Reglas Topológicas, Perfil de Metadatos, Documentación del Sistema, y Guía de Funcionamiento y Empleo.

FORO TÉCNICO IIRSA

1 - Proyectos del COSIPLAN

- **a) Cartera de Proyectos del COSIPLAN**

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN incluye actualmente 593 proyectos de integración, por una inversión estimada de US\$ 182.436 millones, distribuidos en todo el territorio Suramericano, y organizados en 48 Grupos de Proyectos y 9 Ejes de Integración y Desarrollo.

Los países realizaron por primera vez reuniones virtuales para los Grupos Técnicos Ejecutivos de Actualización de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la API. Las reuniones fueron convocadas por cada Eje de Integración y Desarrollo y se desarrollaron por videoconferencia. Como parte de este trabajo, los países actualizaron el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN. Al cierre de este informe el 71,5% de los proyectos se encuentran actualizados a 2015 (424 de 593)

Respecto a la variación de los proyectos entre 2014 y 2015, el incremento en la cantidad de proyectos está vinculado principalmente a la incorporación de proyectos en los Grupos 1 y 2 del Eje del Sur, lo cual amplió el área de influencia del Eje. Por otro lado, el incremento del 11% en la inversión estimada de la cartera se explica, casi en su totalidad, por la inclusión de un proyecto en el Eje Andino: el Tren Eléctrico de Carga del Ecuador, que se encuentra en etapa de perfil con una inversión estimada de US\$ 17.800 millones.

- **b) Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración**

La API incluye actualmente 31 proyectos estructurados conformados por 103 proyectos individuales, por una inversión estimada de US\$ 21.135 millones.

Al igual que en el caso de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, por primera vez se realizaron reuniones virtuales para los Grupos Técnicos Ejecutivos de Actualización de los Proyectos de la Cartera y de la API. Al cierre de este informe el 85% de los proyectos de la API se encuentran actualizados a 2015 (88 de 103) en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN.

Asimismo, los países realizaron una revisión del estado de situación de los proyectos de la API, considerando los proyectos estructurados e individuales, con el objetivo de identificar problemas o dificultades para el avance o concreción de los mismos.

Respecto a la variación de la API entre 2014 y 2015, los proyectos individuales aumentaron de 100 a 103, ya que el Eje Andino sumó dos proyectos, y el Amazonas uno. Respecto al monto total de inversión estimada de la API, la misma se redujo de US\$ 21.173 millones en 2014 a US\$ 21.136 millones en 2015.

2 - Metodologías de Planificación

- **a) Programas Territoriales de Integración (PTI)**

Se continuó con la puesta en marcha del plan de trabajo acordado por las Coordinaciones Nacionales de Argentina y Chile para la formulación del PTI al proyecto API Túnel Binacional Agua Negra. En el primer trimestre se realizó el Segundo Taller Binacional (La Serena, 18 y 19 de marzo) en el cual se presentaron los resultados del Diagnóstico Integrado; se definieron los Ejes Estratégicos; se programaron las actividades de participación; y se identificaron las primeras acciones a ser incluidas en el PTI.

A partir de la identificación de estos Ejes, se inició el trabajo de Análisis Estratégico, el cual tuvo el propósito de analizar anticipadamente las oportunidades y restricciones que plantea en el territorio la implantación del Túnel. Como parte de este trabajo se realizaron talleres regionales y reuniones de grupos focales, lo cual permitió identificar planes, programas y proyectos para integrar el PTI.

Finalmente, se desarrolló el Plan de Acción del PTI que contiene los planes, programas y proyectos del PTI, ordenados por Ejes Estratégicos y Factores Transversales, que se implementarán durante la primera fase del mismo. Este trabajo tuvo como actividad de cierre el Taller Binacional Final (Buenos Aires, 18 y 19 de noviembre) cuyo objetivo fue completar el PTI y su Plan de Acción, así como definir los próximos pasos para su implementación y seguimiento.

- **b) Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional**

El 19 de enero de 2015 se realizó en Santiago de Chile un primer taller técnico con el fin de presentar y generar el entendimiento común del alcance, metodología y resultados de la aplicación piloto de esta metodología al Grupo de Proyectos 5 del Eje Interoceánico Central. En este taller se conformó un Grupo Regional de Seguimiento para brindar apoyo a esta iniciativa piloto, integrado por puntos focales de Chile y Perú y representantes del BID.

El trabajo se desarrolló en dos fases: (i) identificación de infraestructura de integración en zona expuesta; y (ii) análisis de riesgo de desastres. Como resultado se seleccionaron dos infraestructuras por país: Aeropuerto de Arica y Puerto de Arica en el caso de Chile, y Aeropuerto de Tacna y Puerto de Matarani en el caso de Perú. Un consorcio conformado por las empresas consultoras Evaluación de Riesgos Naturales (ERN - México) y Ruben Boroschek (RBA - Chile) está realizando desde octubre de 2015 un estudio de riesgo probabilista a fin de evaluar la vulnerabilidad actual ante amenaza sísmica y tsunamis e identificar posibles medidas de reducción de riesgo para esas infraestructuras. Se espera que el estudio finalice en febrero de 2016.

Al mismo tiempo, se están analizando posibilidades de lograr avances en un análisis sistémico básico para aplicarlo a diferentes grupos de proyectos.

3 - Procesos Sectoriales de integración

- **a) Transporte de Carga y Logística**

Se desarrolló e implementó el “Programa de Capacitación en Formulación y Gestión de Políticas sobre Transporte de Carga y Logística”. Este programa contó con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Fue diseñado con una activa participación del COSIPLAN, bajo el liderazgo de la Coordinación Nacional de Perú ejercida por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

El objetivo del programa es capacitar a funcionarios de las distintas agencias del sector público de los países de UNASUR involucradas en la formulación de políticas públicas, planes, programas y proyectos en el sector de logística de cargas. El curso es virtual y se desarrolla en una plataforma telemática en la que un grupo reducido de participantes (40) comienzan y finalizan su capacitación al mismo tiempo. Al cierre de este informe, 42 funcionarios de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay se encuentran participando del programa de capacitación con un alto compromiso y excelentes resultados.

- **b) Integración a través de Puertos e Hidrovías**

Se realizó el Taller sobre Integración Suramericana a través de Puertos e Hidrovías los días 14 y 15 de octubre en la ciudad de Brasilia, Brasil. En el encuentro se destacó el potencial de las hidrovías considerándolas como parte de un sistema logístico, pensadas en conjunto con los otros modos de transporte y se resaltó la importancia de trabajar sobre distintos aspectos con el fin de promover el desarrollo económico y social.

Como resultado del encuentro se acordó trabajar en los proyectos de la API que pertenecen al sector fluvial. (i) API 3: Acceso Nororiental al Río Amazonas (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú); (ii) API 17: Mejoramiento de la Navegabilidad de los Ríos de la Cuenca del Plata (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay); y (iii) API 27: Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merin y Lagoa Dos Patos (Brasil y Uruguay)

- **c) Integración Aérea**

Se completó el Estudio de caso de terminales de carga aérea en aeropuertos de países miembro de la UNASUR, el cual analiza las tendencias de la carga aérea, a nivel global y en los países miembros de UNASUR. Asimismo, por iniciativa de Guyana, el BID apoyó la realización de un estudio sobre conectividad aérea del Eje del Escudo Guayanés, que involucra Brasil, Guyana, Suriname y Venezuela. El propósito es investigar las principales causas de las restricciones para la conectividad aérea entre los países del Eje y el resto de los países de América del Sur. Al cierre de este informe se encuentra programada la realización de una reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Integración Aérea el 17 de noviembre de manera virtual. Su principal objetivo es la presentación de los avances del mencionado estudio a fin de incluir los comentarios de los países en la versión final del mismo.

- **d) Integración y Facilitación Fronteriza**

Se abordó esta temática en sesiones especiales en la XXVI y la XXVII Reunión de Coordinadores Nacionales. El propósito fue comenzar a perfilar líneas de acción para incluir a la integración transfronteriza en el proceso de planificación territorial indicativa, identificando y promoviendo planes, programas y proyectos que contribuyan al desarrollo sustentable de los territorios de las fronteras comunes de los países de la UNASUR y faciliten la integración de los territorios. Al cierre de este informe se encuentra programada la realización de una reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Integración y Facilitación Fronteriza el 12 de noviembre en Buenos Aires.

- **e) Integración Comercial por Envíos Postales**

Se realizaron diversas actividades con el objetivo de potenciar las sinergias inter-institucionales a nivel nacional y regional, fortalecer la cooperación horizontal entre los países de la región, medir con mayor precisión el impacto del proyecto y enfocar la creación de soluciones en necesidades de los beneficiarios finales.

Entre ellas se destacan: (i) la definición de un grupo de indicadores para medir el impacto del proyecto; (ii) la creación de la comunidad “MIPYME Exporta Fácil” dentro del portal ConnectAmericas del BID; (iii) la realización de una visita de pre-diagnóstico a Paraguay para analizar las condiciones del desarrollo de un servicio de simplificación de importaciones y exportaciones utilizando la plataforma logística del operador postal; (iv) el desarrollo de material de difusión de Exporta Fácil a nivel regional que incluirá una herramienta de simulación y casos de éxito en la región; (v) el desarrollo de un Piloto de Conectividad entre Brasil y Perú para lograr que los sistemas de exporta-importa fácil de ambos países estén conectados para un grupo de MIPYMES; y (vi) la realización de una reunión de GTE en el mes de septiembre en Lima, que permitió repasar los avances y compartir buenas prácticas, así como incluir por primera vez la participación de beneficiarios finales del sistema Exporta Fácil.

ACCIONES DE COMUNICACIÓN Y DIFUSIÓN

1) Sitio web de IIRSA www.iirsa.org

Entre el mes de enero y noviembre de 2015 se registraron más de 54.000 visitas al sitio web, lo que representa un aumento del 29% respecto del año 2014. Se realizó una reprogramación de la sección sobre Ejes de Integración y Desarrollo y actualización de su contenido. En relación a la visualización de la información de esta sección, se optó por una navegación más amigable y un entorno moderno y vinculado a herramientas de georreferenciación. En cuanto a los contenidos, se incorporaron dos bloques de información: (i) vinculación en línea con el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN para presentar los proyectos de la cartera de cada Eje; y (ii) información socio-económica y ambiental de los Ejes, a partir del trabajo de caracterización y actualización realizado para cada uno de ellos entre los años 2013 y 2015.

2) Sistema de Información de Proyectos www.iirsa.org/proyectos

El sistema registró 43.451 visitas entre enero y noviembre de 2015, proviniendo el 86% de la región de América Latina, y con un promedio 141 visitas por día. Se completaron las mejoras funcionales al SIP programadas en 2014 y se realizó una revisión integral de la herramienta. La nueva versión del SIP fue puesta en línea en el segundo semestre del año.

3) Publicaciones

Se realizaron tres publicaciones: (i) Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2015; (ii) Informe de Avance de la API 2015; y (iii) Informe de Actividades COSIPLAN 2015. Se realizaron dos materiales de difusión: (i) Fichas de la Cartera del COSIPLAN y de la API por Eje y por País; y (ii) Folleto del Informe de Actividades COSIPLAN 2015.

4) Documentos Técnicos

Se realizaron ocho documentos técnicos: (i) Sistema de Información Geo-Referenciada del COSIPLAN; (ii) Programa Territorial de Integración Túnel Binacional Agua Negra; (iii) Estudios de Caso de Terminales de Carga Aérea en Aeropuertos de Países Miembros de la UNASUR; (iv) Estudio sobre Conectividad Aérea del Eje del Escudo Guayanés; (v) Caracterización Socio-Económica y Ambiental de los Ejes Interoceánico Central, Perú-Brasil-Bolivia, del Sur y del Escudo Guayanés.

5) Videos de difusión

Se realizaron dos materiales audiovisuales: (i) Video institucional del COSIPLAN; y (ii) Video sobre la Conectividad Ecuador-Perú.





¿QUÉ ES EL COSIPLAN?

El **Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento** (COSIPLAN) es uno de los doce Consejos Ministeriales y Sectoriales con los que cuenta la **Unión de Naciones Suramericanas** (UNASUR). Fue creado en el marco de la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR, el 28 de enero de 2009 en la ciudad de Quito, Ecuador.

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. Está integrado

por los doce países independientes del continente suramericano: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela.



El Estatuto y el Reglamento del Consejo fueron aprobados por los Ministros en la Primera Reunión Ordinaria del COSIPLAN (Buenos Aires, diciembre de 2009) y ratificados posteriormente por la Cuarta Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Georgetown, noviembre de 2010). Estos instrumentos orientan el trabajo

del Consejo a través de la definición de sus principios y objetivos y lo dotan de una estructura que le permite concretar las acciones encomendadas por los Presidentes, incluyendo a la Iniciativa IIRSA como su Foro Técnico de infraestructura.

El COSIPLAN tiene como principios la integralidad y complementariedad de las políticas, programas y proyectos de infraestructura regional que propendan al equilibrio y cohesión territorial y al desarrollo sostenible en armonía con la naturaleza

¿Cuáles son los antecedentes de su creación?

La integración física suramericana, ha sido siempre una necesidad y las discusiones sobre cómo establecer un proceso más eficaz, centrado en la superación de los obstáculos logísticos y de infraestructura física de la región, se remontan a más de una década atrás.

La Primera Reunión de Presidentes Suramericanos, que se llevó a cabo en Brasilia (Brasil) en el año 2000, fue el hito destacado que lanzó un proceso de integración y cooperación de múltiples ejes que integra 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 que identifica las relaciones entre los países suramericanos y su realización resultó de la convicción de que la contigüidad geográfica y la comunidad de valores conducen a la necesidad de una agenda común de oportunidades y desafíos específicos, en complemento a su tratamiento en otros foros regionales e internacionales. Representó también un importante estímulo para la organización de la conviencia en el espacio común suramericano y para se-

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.

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
La planificación regional de la infraestructura suramericana	Plan de Acción de IIRSA: Ejes de Integración y Desarrollo (EID) y Procesos Sectoriales de Integración (PSI)	Creación de las Coordinaciones Nacionales IIRSA	Aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa	Conformación de la Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración	Definición de los Objetivos Estratégicos 2006-2010	Identificación de nuevas metodologías de planificación territorial
La integración física en la agenda de los Presidentes suramericanos	Creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en Comunicaciones, Energía y Transporte			Aprobación de Agenda de Implementación Consensuada AIC 2005-2010		
El proceso de construcción de la institucionalidad suramericana	I Reunión de Presidentes de América del Sur (Brasilia)	II Reunión de Presidentes de América del Sur (Guayaquil)		III Reunión de Presidentes de América del Sur (Cusco)	I Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones (Brasilia)	II Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones (Cochabamba)
	2000	2002	2003	2004	2005	2006

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

Un resultado concreto desde esta perspectiva, fue la creación de la **Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)**, con el propósito de “impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano” [1]

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 UNASUR 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 y es una de sus prioridades, el desarrollo de infraestructura para la interconexión de América del Sur.

En este ámbito institucional se establecieron una serie de consejos sectoriales de nivel ministerial que trabajan en diferentes áreas; siendo uno de ellos 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.

La **Iniciativa IIRSA fue incorporada al Consejo como su Foro Técnico, para apoyarlo en la planificación de infraestructura de conectividad regional.**

Con el foco puesto en el territorio, los objetivos son aumentar la competitividad y complementaridad 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.

2008	2009	2010	COSIPLAN			
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
		Incorporación de IIRSA como Foro Técnico del COSIPLAN	Grupo de Trabajo sobre Telecomunicaciones	Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria — Grupo de Trabajo sobre Financiamiento y Garantías	Grupo de Trabajo sobre Sistema Geográfica y Página Web	Participación de organizaciones de la sociedad civil en las actividades de COSIPLAN-IIRSA
	Creación del Consejo de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de UNASUR	Aprobación del Reglamento y Estatuto del COSIPLAN		Aprobación del Plan de Acción Estratégico 2012-2022 y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)		
I y II Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Brasilia y Santiago de Chile)	III Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Quito)	IV Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Georgetown)	V Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Asunción)	VI Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Lima)	VII Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Paramaribo)	VIII Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Quito)
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014



1 - Comunicado de Brasilia, 2000

¿Cuáles son sus principales **objetivos**?

Los objetivos generales y específicos del COSIPLAN están estrechamente vinculados con aquellos relacionados con infraestructura establecidos en el Artículo 3 del Tratado Constitutivo de la UNASUR, incisos d), e) y m).:

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE UNASUR EN RELACIÓN A LA INFRAESTRUCTURA



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



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”.



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

El Estatuto del COSIPLAN, establece los siguientes objetivos generales y específicos, y plantea para cada uno de los específicos un conjunto de acciones [1]

OBJETIVOS GENERALES DEL COSIPLAN



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



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



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.



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

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL COSIPLAN



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.



Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura, con el fin de mejorar su calidad y esperanza de vida



Diseñar estrategias regionales de planificación para el desarrollo de infraestructura



Consolidar la Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.



Fomentar el uso intensivo de tecnologías de información y comunicación, a fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región.



Impulsar la aplicación de metodologías, el desarrollo de procesos sectoriales y acciones complementarias que viabilicen el diseño, la ejecución y operación de los proyectos de integración física.

¿Cuál es su **Plan de Acción Estratégico**?

Con la finalidad de alcanzar los objetivos que se proponen y superar los obstáculos existentes, el COSIPLAN elaboró su primer **Plan de Acción Estratégico** (PAE) para el período 2012-2022, en cumplimiento de la Declaración de los Presidentes Suramericanos en la Sexta Reunión Ordinaria del Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de la UNASUR.

El PAE 2012-2022 tiene como fundamento el Tratado Constitutivo de la UNASUR y el Estatuto y el Reglamento del COSIPLAN. De esta manera, el COSIPLAN pretende implementar metodologías y herramientas con el objetivo de ejecutar y concluir proyectos; incorporar mecanismos de participación social; concentrar la atención en el financiamiento de proyectos de alto

impacto socioeconómico en la región; perfeccionar herramientas de seguimiento y evaluación y avanzar en la compatibilización de los marcos normativos e institucionales.

El PAE 2012-2022 es producto de un proceso de discusión y consensos alcanzados por el COSIPLAN 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 y de Gobierno de la UNASUR (Lima, noviembre de 2012)

LOS PUNTOS MÁS DESTACADOS DEL PAE SON:

UNASUR

Se fundamenta en el **Tratado Constitutivo de UNASUR y el Estatuto y Reglamento del COSIPLAN.**

IIRSA

Reconoce los resultados **alcanzados por la Iniciativa IIRSA** en materia de integración de infraestructura regional.

COSIPLAN

Para cada objetivo específico del COSIPLAN se establece un conjunto de **acciones** considerando una revisión del PAE a los cinco años de su puesta en marcha.

PT ANUAL

Las acciones del PAE se ejecutan a través de los **Planes de Trabajo anuales** que son aprobados por los Ministros del COSIPLAN.

¿Cuál es su **Plan de Acción Estratégico?**

Principales Acciones del PAE

OBJETIVOS	ACCIÓN
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.	1.1 Impulsar la aplicación de metodologías, el desarrollo de procesos sectoriales y acciones complementarias que viabilicen el diseño, la ejecución y operación de los proyectos de integración física. 1.2 Realizar un diagnóstico de las redes de infraestructura de América del Sur.
2 Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura, con el fin de mejorar su calidad y esperanza de vida.	2.1 Elaborar y aplicar una metodología que permita evaluar la mejora de la calidad y esperanza de vida de las poblaciones como consecuencia de la implementación de los proyectos de infraestructura y recomendar acciones futuras. 2.2 Desarrollar programas específicos a partir de la metodología aplicada en la acción 2.1. 2.3 Definir instancias de participación social y de contribución activa de las comunidades involucradas en las actividades del COSIPLAN, a partir de los lineamientos definidos por la UNASUR conforme su Tratado Constitutivo.
3 Diseñar estrategias regionales de planificación para el desarrollo de infraestructura.	3.1 Definir una metodología para la creación de Programas Territoriales de Integración (PTIs) que complementen la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API). 3.2 Crear Programas Territoriales de Integración (PTIs) que complementen la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.
4 Consolidar la Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.	4.1 Mantener actualizada la base de datos de la Cartera de Proyectos con el objetivo de socializar sus servicios. 4.2 Actualizar la Cartera de Proyectos de Infraestructura del COSIPLAN.
5 Fomentar el uso intensivo de tecnologías de información y comunicación, a fin de superar barreras geográficas y operativas.	5.1 Construir un sitio del COSIPLAN en Internet. 5.2 Dotar al COSIPLAN de una herramienta de georreferenciamiento que oriente la Planificación Territorial en Suramérica. 5.3 Impulsar proyectos que promuevan la integración regional suramericana a través del uso de herramientas de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs).

OBJETIVOS

6

Impulsar la aplicación de metodologías, el desarrollo de procesos sectoriales y acciones complementarias que viabilicen el diseño, la ejecución y operación de los proyectos de integración física.

ACCIÓN

6.1 Perfeccionar, difundir y aplicar metodologías y herramientas de Planeamiento Territorial.

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

6.1.2 Revisión y aplicación de la Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg).

6.1.3 Agenda Cartográfica.

6.1.4 Difusión de Proyectos Exitosos, tema de Seguridad Vial, cargas peligrosas y mantenimiento de rutas, y uso de TICs.

6.1.5 Gestión de catástrofes en la infraestructura.

6.2 Desarrollar Procesos Sectoriales.

6.2.1 Promover la convergencia normativa que regule el desarrollo y operación de la infraestructura regional.

6.2.2 Facilitación y Modernización de los Pasos de Frontera.

6.2.3 Desarrollar el modo postal en apoyo a las operaciones de exportación e importación de las Micro y Pequeñas Empresas.

6.2.4 Integración Aérea.

6.2.5 Integración de Redes Suramericanas de Telecomunicaciones.

¿Cómo está organizado el **COSIPLAN**?



GRUPOS DE TRABAJO

Aquellos que el COSIPLAN acuerde crear en áreas temáticas de su competencia.
Actualmente existen 4

COMITÉ COORDINADOR

Integrado por delegadas y/o delegados ministeriales.
Presidido por un delegado del país que ejerce la Presidencia ProTémpore.
Es la instancia ejecutiva del Consejo.
Se reúne al menos dos veces al año

FORO TÉCNICO IIRSA

Para temas relacionados con la planificación de la integración física regional suramericana



**GRUPO DE TRABAJO SOBRE
TELECOMUNICACIONES**

Coordinado por la
República del Paraguay

**GRUPO DE TRABAJO SOBRE
SISTEMA DE INFORMACIÓN
GEOGRÁFICA (SIGs) Y
PÁGINA WEB DEL COSIPLAN**

Coordinado por la
República Argentina

**GRUPO DE TRABAJO SOBRE
INTEGRACIÓN FERROVIARIA**

Coordinado por la
República Oriental del Uruguay

**GRUPO DE TRABAJO SOBRE
MECANISMOS DE
FINANCIAMIENTO y GARANTÍA**

Coordinado por la
República Federal de Brasil

**COORDINACIONES
NACIONALES (CNs)**

Punto focal de cada país en el Foro IIRSA.
Lideran la ejecución del Plan de Trabajo de
COSIPLAN-IIRSA. Se reúnen al menos
dos veces al año

**GRUPOS TÉCNICOS
EJECUTIVOS (GTEs)**

Integrado por funcionarios y expertos de los países.
Desarrollan el trabajo técnico en materia
de proyectos del COSIPLAN, Metodologías de
Planificación y Procesos Sectoriales

**COMITÉ DE COORDINACIÓN
TÉCNICA CCT**

Integrado por BID, CAF y FONPLATA.
Brinda apoyo técnico y financiero al
plan de Trabajo de COSIPLAN - IIRSA

**SECRETARÍA
DEL CCT**

Localizada en forma permanente en
el Instituto para la Integración de
América Latina y el Caribe (BID - INTAL).
Coordina el apoyo del CCT al Plan de
Trabajo de COSIPLAN - IIRSA



¿Cómo trabaja el **COSIPLAN**?

El Consejo se reúne una vez al año con el objetivo de **analizar los resultados de las actividades realizadas, y aprobar el Plan de Trabajo** correspondiente al siguiente año. Desde su creación se llevaron a cabo seis Reuniones Ordinarias de Ministros del COSIPLAN:

I Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN

- Se aprobó el Estatuto y el Reglamento del COSIPLAN.
- Se estableció la Iniciativa IIRSA como Foro Técnico del Consejo, para temas relacionados con la planificación de la infraestructura regional suramericana.
- Se encomendó al Comité Coordinador la elaboración de un Plan de Acción del COSIPLAN.
- Se aprobó el Plan de Trabajo 2011.



Quito, Ecuador
18 de junio de 2010

2010

II Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN

- Se aprobó la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).
- Se aprobó el Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE).
- Se crearon tres Grupos de Trabajo: a) Mecanismos de Financiamiento y Garantías; b) Telecomunicaciones e; c) Integración Ferroviaria.
- Se aprobó el Plan de Trabajo 2012.



Brasília, Brasil
30 de noviembre de 2011

2011

III Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN

- Se acordó dar impulso a la interconexión de los países sudamericanos a través del tendido de una Red de Fibra Óptica, a fin de mejorar las comunicaciones y reducir sus costos.
- Se aprobó el Plan de Trabajo 2013.



Lima, Perú
16 de noviembre de 2012

2012

Según lo indica el artículo 7 del Estatuto del COSIPLAN, la Presidencia del Consejo la ejerce el país que ocupa la Presidencia Pro Témpore de UNASUR; salvo que previa propuesta de esta última, el Consejo acuerde por consenso designar a otro país. La Vicepresidencia del Consejo es ejercida por el país que ocupó la Presidencia en el período anterior al vigente.

PERÍODO

2014 - 2016
2013 - 2014
2012 - 2013
2012
2011

PRESIDENCIA COSIPLAN

República Oriental del Uruguay
República de Chile
República del Perú
República del Paraguay
República Federal de Brasil

IV Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN

- Se creó el Grupo de Trabajo sobre Sistema de Información Geográfica (SIG) y la Página Web del COSIPLAN.
- Se encargó a la República Argentina y a la República de Chile la coordinación sobre Integración y Facilitación Fronteriza.
- Se aprobó el Plan de Trabajo 2014.

V Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN

- Se aprobó el convenio para el desarrollo del proyecto “Red para la conectividad suramericana para la integración.”
- Se acordó avanzar con la elaboración de una estrategia que facilite la integración ferroviaria de Suramérica.
- Se aprobó el Plan de Trabajo 2015.

VI Reunión Ordinaria Ministros del COSIPLAN

- Evaluación del avance de las actividades del COSIPLAN desarrolladas en 2015.
- Formulación del Plan de Trabajo 2016.



Santiago, Chile
29 de noviembre de 2013

2013



Montevideo, Uruguay
4 de diciembre 2014

2014



Montevideo, Uruguay
3 de diciembre 2015

2015

¿Cuáles son los **principales conceptos** en que se apoya el trabajo del COSIPLAN?



Los Ejes de Integración y Desarrollo

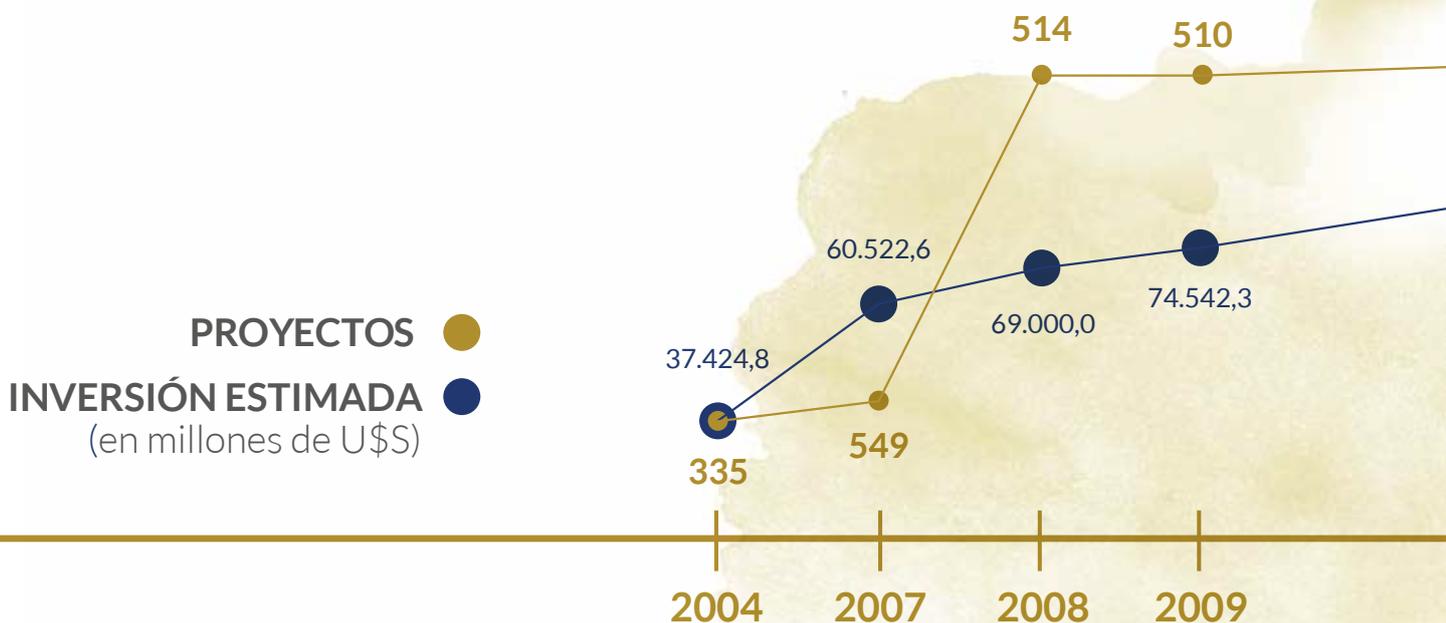
La **Planificación Territorial** en COSIPLAN se organiza alrededor del concepto de Ejes de Integración y Desarrollo (EID).

Un EID es una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos. Esta franja es articulada 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 EIDs permitieron identificar y consensuar proyectos de infraestructura de integración bajo una **visión común de los doce países** que integran la región, en el marco de un proceso de planificación territorial indicativa.

A partir de la **caracterización económica, social y ambiental** del área de influencia de los Ejes se busca articular de manera directa a los proyectos con sus espacios. Se definieron 10 Ejes de Integración y Desarrollo:



2

La Planificación Territorial Indicativa y la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

La “Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana” (Cartera de Proyectos del COSIPLAN) está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicaciones **que promuevan la conectividad regional y generen desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.**

La conformación de la Cartera de Proyectos fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la **Metodología de Planificación Territorial Indicativa.** Esta metodología parte de 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 2015, la Cartera de Proyectos del COSIPLAN se compone de 593 proyectos, organizados en 48 Grupos de Proyectos, que alcanzan una inversión total estimada de US\$ 182.435,7 millones.



Ejes de Integración y Desarrollo



Países

					
ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	CHILE	COLOMBIA	ECUADOR
HPP MCC CAP	DES ADS	AND CAP PBB HPP	CAP HPP AMA GUY	IOC MCC PBB	DES ADS
AMA AND	AMA AND				
					
GUYANA	PARAGUAY	PERÚ	SURINAME	URUGUAY	VENEZUELA
GUY	HPP IOC	MCC ADS	AND PBB	AMA IOC	GUY
				HPPM CC	AND GUY



ADS

**ANDINO
DEL SUR**

Argentina
Bolivia
Chile

**ESCUDO
GUAYANÉS**

GUY

Brasil
Guyana
Suriname
Venezuela



AMA

AMAZONAS

Brasil
Colombia
Ecuador
Perú

**HIDROVÍA
PARAGUAY
PARANÁ**

HPP

Argentina
Bolivia
Brasil
Paraguay
Uruguay



AND

ANDINO

Bolivia
Colombia
Ecuador
Perú
Venezuela

**INTEROCEÁNICO
CENTRAL**

IOC

Bolivia
Brasil
Chile
Paraguay
Perú



CAP

CAPRICORNIO

Argentina
Bolivia
Brasil
Chile
Paraguay

**MERCOSUR
CHILE**

MCC

Argentina
Brasil
Chile
Paraguay
Uruguay



DES

DEL SUR

Argentina
Chile

**PERÚ
BRASIL
BOLIVIA**

PBB

Bolivia
Brasil
Perú



¿Cuáles son los **principales conceptos** en que se apoya el trabajo del COSIPLAN?

3

Las Metodologías de Planificación Territorial

Estas metodologías 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 de las mismas. Permiten caracterizar el territorio bajo análisis en aspectos ambientales, sociales, económicos,

de integración productiva, de logística, y de gestión de riesgo de desastres. Los resultados alcanzados recogen el conocimiento de actores locales sobre el área de influencia de los proyectos, a través de un **proceso de consulta participativo**.

PTI

Programas Territoriales de Integración

El objetivo de los PTI es identificar e implementar un conjunto de acciones complementarias a los proyectos de la API con el objetivo de potenciar su impacto en el desarrollo de los territorios involucrados, considerando aspectos económicos, sociales y ambientales.

EASE

Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico

El objetivo de la metodología es identificar acciones complementarias para potenciar, desde el punto de vista social, ambiental y cultural, los efectos positivos de los proyectos y minimizar sus impactos negativos. La misma utiliza como unidad de análisis el área de influencia de los Grupos de Proyectos de la Cartera y/o los proyectos de la API.

IPrLg

Metodología de Integración Productiva y Logística

El objetivo de la metodología es evaluar 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. Como resultado final 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.

GRD

Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres

El objetivo de esta metodología es prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos (terremotos, maremotos, aluviones, inundaciones y erupciones volcánicas) que afecten las infraestructuras suramericanas, y establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública.



Los Procesos Sectoriales de Integración

Los Procesos Sectoriales de Integración (PSIs) 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.

Actualmente COSIPLAN está trabajando en los siguientes:



Transporte de Carga y Logística

Acciones para fortalecer la integración y contribuir a aumentar la competitividad de las economías de la región a través de actividades que mejoren el desempeño de la logística y el transporte de carga en sus distintos modos. País coordinador: Perú.



Integración Aérea

Acciones dirigidas a promover la conectividad de las economías de la región a través del transporte aéreo de carga y pasajeros. País coordinador: Brasil.



Integración a través de Puertos e Hidrovías

El objetivo es identificar los marcos regulatorios de los puertos; mejorar el potencial de pasajeros y de carga en las vías navegables entre los países; y mapear proyectos y estudios existentes para la explotación de las instalaciones portuarias y conexiones interiores. País coordinador: Brasil.



Integración Ferroviaria

Acciones dirigidas a fomentar la integración y la complementariedad de las políticas y proyectos del sector ferroviario que impulsen el desarrollo económico y social. Principalmente, temas regulatorios, nuevas infraestructuras y acuerdos entre operadores ferroviarios. País Coordinador: Uruguay.



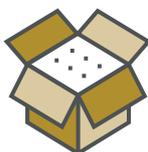
Telecomunicaciones

Promueve el uso intensivo de Tecnologías de Información y Comunicaciones (TICs) con el fin de superar barreras geográficas y operativas. Principalmente, estudiar y proponer alternativas para impulsar la interconexión de las diferentes estructuras y redes de fibra óptica y la conformación del Anillo Óptico Suramericano. País Coordinador: Paraguay.



Integración y Facilitación Fronteriza

Acciones dirigidas a 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. Países coordinadores: Argentina y Chile.



Integración Comercial por Envíos Postales para MiPymes

Propicia la inclusión de las micro, pequeñas y medianas empresas en el mercado internacional mediante la implementación de un sistema de exportación e importación simplificado, utilizando la plataforma logística postal. Países coordinadores: Brasil y Perú.

¿CÓMO PROMUEVE EL COSIPLAN LA PARTICIPACIÓN SOCIAL Y EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE?

En el Tratado Constitutivo de UNASUR, la integración y la unión suramericanas se basan en principios como participación ciudadana y pluralismo, y en la reducción de las asimetrías y armonía con la naturaleza para alcanzar el desarrollo sostenible. Se promueve la participación ciudadana a través del establecimiento de canales efectivos de comunicación, consulta y discusión en las diferentes instancias de UNASUR.



**Plan de
Acción Estratégico**

El Plan de Acción Estratégico (PAE) incluye como una de sus acciones "definir instancias de participación social y de contribución activa de las comunidades involucradas en las actividades del COSIPLAN". En este sentido, los Ministros renuevan año el compromiso de trabajar sobre esta temática en sus Planes de Trabajo.



**Metodologías
PTI, EASE, IPrLg**

Las metodologías "Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico", "Metodología de Integración Productiva y Logística" y "Programas Territoriales de Integración", incluyen procesos de consulta y participación con actores locales del área de estudio.



**Organizaciones de la
Sociedad Civil**

En los últimos años participaron en encuentros del COSIPLAN, organizaciones de la sociedad civil, tales como: RedCLARA, Cooperación Latino Americana de Redes Avanzadas; Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR Perú); Ambiente y Sociedad (Colombia); Confederación de Trabajadores Viales, Rodoviaros y Camineros de Sudamérica y; Federación Uruguaya de Trabajadores Viales (FUTRAVI).

Estas acciones son una muestra del compromiso del COSIPLAN por incorporar las cuestiones ambientales y sociales en el proceso de planificación de la conectividad suramericana



ACTIVIDADES
DESARROLLADAS
EN 2015

COMITÉ COORDINADOR DEL COSIPLAN



¿Cuáles son sus objetivos y responsabilidades?

El Comité Coordinador es la instancia ejecutiva de apoyo del COSIPLAN. Este Comité es una pieza clave para el planeamiento y monitoreo de todas las acciones delineadas en el PAE. Al estar integrado por delegadas y/o delegados ministeriales de los Estados miembros, se asegura que los proyectos y resultados reflejen las voluntades soberanas atendiendo las necesidades de todos los países.

PRINCIPALES RESPONSABILIDADES DEL COMITÉ COORDINADOR

1. Elaborar y actualizar el Plan de Acción y someterlo a consideración del Consejo para su aprobación.
2. Elaborar el Plan de Trabajo Anual y someterlo a consideración del Consejo para su aprobación en la reunión ordinaria.
3. Monitorear, evaluar e informar al Consejo en la reunión ordinaria sobre la ejecución del Plan de Trabajo Anual.
4. Preparar y proponer las agendas y los documentos a ser tratados por el Consejo en las reuniones ordinarias y extraordinarias.
5. Coordinar con otros Consejos de la UNASUR instancias de diálogos en pos de la complementación de objetivos y articulación de experiencias.
6. Proponer y ejecutar acciones tendientes al acercamiento con otros foros que permitan establecer mecanismos de cooperación e intercambio de experiencias en materia de infraestructura y planeamiento.
7. Supervisar el adecuado cumplimiento de las disposiciones emanadas por el Consejo.
8. Proponer al Consejo reformas al Estatuto y Reglamento, cuando fuere necesario.
9. Poner a consideración de los Estados Miembros con la debida anticipación, los proyectos de documentación a que se refieren los numerales precedentes a fin de recabar sus observaciones y sugerencias.
10. Las demás que le asigne el Consejo.

¿CÓMO SE ENCUENTRA CONFORMADO?

El Comité Coordinador es presidido por el país que ejerce la Presidencia Pro Témpace (PPT) del COSIPLAN. En el período diciembre 2014-abril 2016 esta función es desempeñada por Uruguay, a través de su Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Los delegados ministeriales de cada país ante el Comité son funcionarios de las siguientes instituciones:



ARGENTINA

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública,
Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios



BOLIVIA

Viceministerio de Transportes,
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda



BRASIL

Secretaría de Planeamiento e Inversiones Estratégicas,
Ministerio de Planeamiento, Presupuesto y Gestión



CHILE

Ministerio de Obras Públicas



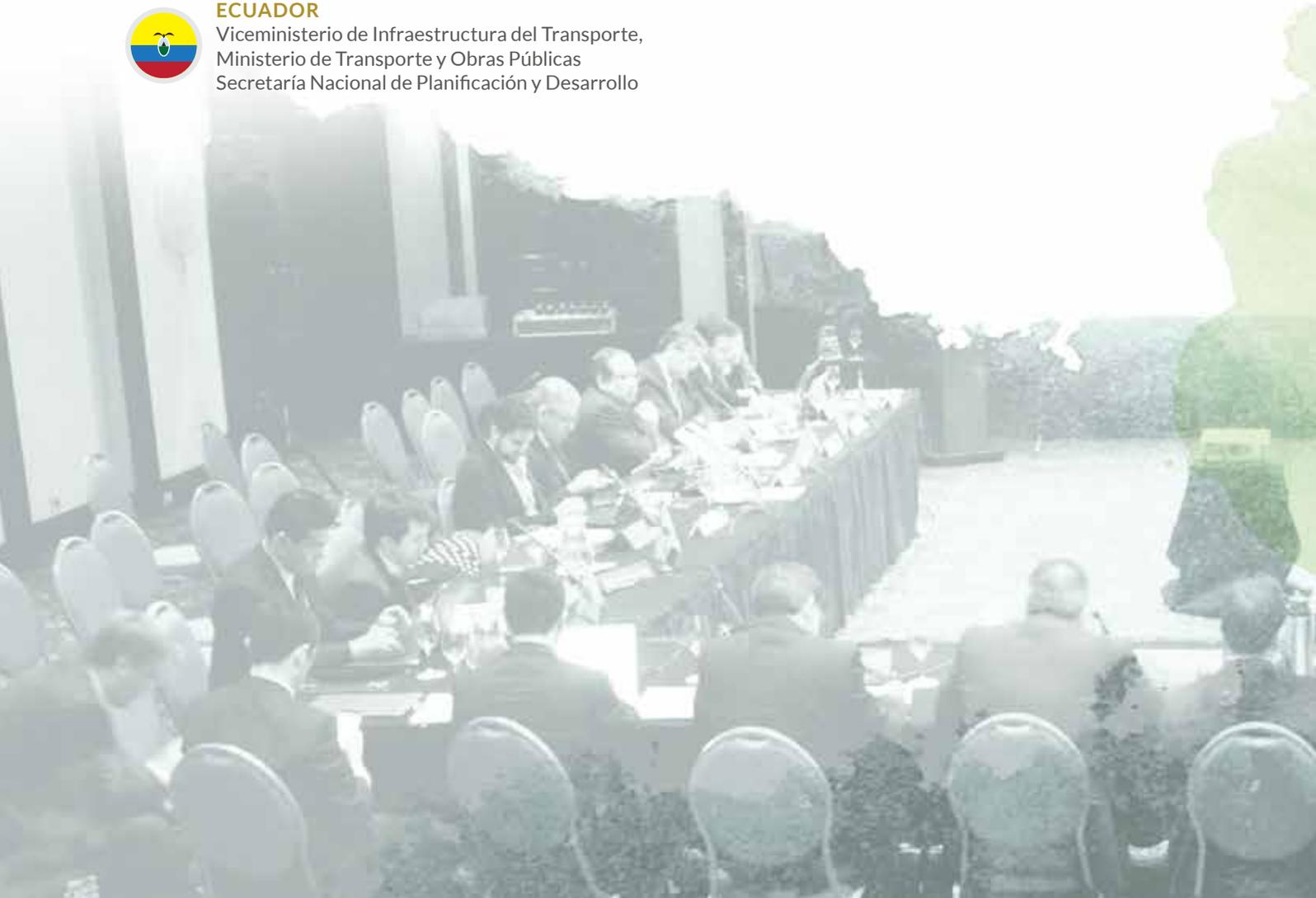
COLOMBIA

Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible,
Departamento Nacional de Planeación



ECUADOR

Viceministerio de Infraestructura del Transporte,
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo





GUYANA
Ministerio de Obras Públicas



PARAGUAY
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones



PERU
Ministerio de Transporte y Comunicaciones



SURINAME
Ministerio de Obras Públicas



URUGUAY
Dirección Nacional de Planificación y Logística,
Ministerio de Transporte y Obras Públicas



VENEZUELA
Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores



El Comité se reúne regularmente al menos dos veces al año. Entre 2011 y 2015 el Comité Coordinador se reunió al menos 13 veces para tratar temas relacionados con la orientación estratégica y el seguimiento al Plan de Trabajo del COSIPLAN

2011

2012

2013

I Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN



Río de Janeiro, Brasil
28 de Abril de 2011

Presidida por Brasil

IV Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN



Asunción, Paraguay
08 de Marzo de 2012

Presidida por Paraguay

VII Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN



Lima, Perú
26 de Junio de 2013

Presidida por Perú

II Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN



Río de Janeiro, Brasil
31 de Agosto de 2011

Presidida por Brasil

V Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN



Montevideo, Uruguay
08 de Agosto de 2012

Presidida por Perú

VIII Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN



Santiago de Chile, Chile
28 de Noviembre de 2013

Presidida por Chile

III Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN



Brasília, Brasil
29 de Noviembre de 2011

Presidida por Brasil

VI Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN



Lima, Perú
15 de Noviembre de 2012

Presidida por Perú

2014

2015

2016

**IX Reunión del Comité
Coordinador del COSIPLAN**Santiago de Chile, Chile
26 de Junio de 2014
Presidida por Chile**XI Reunión del Comité
Coordinador del COSIPLAN**Montevideo, Uruguay
17 de Abril de 2015
Presidida por Uruguay**X Reunión del Comité
Coordinador del COSIPLAN**Montevideo, Uruguay
03 de Diciembre de 2014
Presidida por Chile**XII Reunión del Comité
Coordinador del COSIPLAN**Montevideo, Uruguay
20 de Agosto de 2015
Presidida por Uruguay**XIII Reunión del Comité
Coordinador del COSIPLAN**Montevideo, Uruguay
02 de Diciembre de 2015
Presidida por Uruguay

¿Cuáles fueron las **principales actividades realizadas** en 2015?

Además de cumplir con sus funciones y responsabilidades, dando seguimiento al cumplimiento del Plan de Trabajo, en el año 2015 el Comité Coordinador dedicó especial atención a las siguientes actividades:

AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN (API)

Durante 2015 los países realizaron una revisión del estado de situación de los proyectos de la API, considerando los proyectos estructurados e individuales, con el objetivo de identificar problemas o dificultades para el avance o concreción de los mismos. A los efectos de aprovechar las gestiones que el Secretario General de UNASUR ofreció realizar para facilitar que se superen los obstáculos identificados.

Este trabajo se realizó en dos etapas. Los resultados de la primera etapa se presentaron en las reuniones de Coordinadores Nacionales de IIRSA y Comité Coordinador del COSIPLAN desarrolladas los días 19 y 20 de agosto en Montevideo. Sobre la base de dicho trabajo y a efectos de aprovecharlo en todo su potencial, se definió realizar una segunda etapa de revisión. El objetivo principal

de esta revisión es asegurar la consistencia del significado de cada una de las categorías de dificultades definidas, así como realizar una priorización de las mismas. Adicionalmente, el propósito es identificar las líneas de trabajo futuras para superar los problemas en la implementación/avance/conclusión de los proyectos.

Al cierre de este informe se encuentra en proceso de elaboración el documento correspondiente a la segunda etapa de análisis y diagnóstico de los proyectos de la API. Los resultados de este trabajo se presentarán durante la XIII Reunión del Comité Coordinador (2 de diciembre, Montevideo, Uruguay). Las definiciones que allí se tomen se presentarán a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su VI Reunión Ordinaria (3 de diciembre, Montevideo, Uruguay)

SEMINARIO SOBRE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y CADENAS DE VALOR SOCIAL

Este seminario se realizó los días 29 y 30 de octubre en la Sede de la UNASUR por iniciativa de la Secretaría General de UNASUR. El Comité Coordinador acompañó la elaboración de la agenda y participó del seminario a través de la PPT Uruguay y de los Delegados ante el COSIPLAN de distintos países.

El objetivo del seminario era establecer un espacio multisectorial para reflexionar sobre cómo los proyectos de

infraestructura pueden ayudar al desarrollo productivo, particularmente aquellos que tengan externalidades sociales positivas y potencial de integración regional. Al mismo tiempo, el propósito era generar aportes para una conceptualización de cadenas sociales de valor para la formulación de políticas públicas en UNASUR y en cada uno de sus países miembros.

PARTICIPACIÓN DE ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL

El Comité Coordinador, a través de la PPT Uruguay, invitó a participar de las instancias del COSIPLAN a diferentes organizaciones de la sociedad civil. Entre ellas, la Federación Uruguaya de Trabajadores Viales (FUNTRAVI), la Confederación de Trabajadores Viales, Rodoviarrios y Camineros de Sudamérica, y la Coa-

lición Regional por la Transparencia y la Participación. El objetivo de estas intervenciones es crear un espacio de diálogo e intercambio para que las organizaciones presenten sus objetivos y propuestas sobre la integración de la infraestructura regional.

COORDINACIÓN DE LAS ACTIVIDADES 2015

El Comité Coordinador dio seguimiento y orientación a la realización de las actividades planificadas para el año 2015. Los resultados de estos trabajos se encuentran reportados en el presente informe en las siguientes sec-

ciones. Efectivamente fueron realizadas 29 reuniones técnicas, de coordinación y talleres de trabajo, los cuales se presentan a continuación:

I Reunión para coordinar la aplicación de la Metodología de GRD al GP5 del Eje Interoceánico Central (Chile-Perú)19 de Enero de 2015
Santiago de Chile, Chile**Taller Binacional PTI Túnel Binacional Agua Negra (Argentina-Chile)**18 de Marzo de 2015
19 de Marzo de 2015
La Serena, Chile**GT sobre SIG y Sitio Web de COSIPLAN**08 de Abril de 2015
Videoconferencia**GT sobre Telecomunicaciones**14 de Abril de 2015
Montevideo, Uruguay**GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API**15 de Abril de 2015
Montevideo, Uruguay**XXVI Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA**16 de Abril de 2015
Montevideo, Uruguay**XI Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN**17 de Abril de 2015
Montevideo, Uruguay**GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje Andino**26 de Mayo de 2015
Reunión Virtual**GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje MERCOSUR-Chile**28 de Mayo de 2015
Reunión Virtual**GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Ejes Interoceánico Central y Perú - Brasil-Bolivia**02 de Junio de 2015
Reunión Virtual**Sub-grupo de Trabajo del Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá-Antofagasta (Argentina - Brasil - Chile - Paraguay)**10 de Junio de 2015
Santa Cruz de la Sierra, Bolivia**Sub-grupo de Trabajo del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (Bolivia-Brasil-Perú)**11 de Junio de 2015
Santa Cruz de la Sierra, Bolivia**GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Ejes de Capricornio y del Sur**16 de Junio de 2015
Reunión virtual**GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje del Amazonas**18 de Junio de 2015
Reunión virtual**GTE sobre Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API - Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná**24 de Junio de 2015
Reunión virtual**XXVII Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA**19 de Agosto de 2015
Montevideo, Uruguay**XII Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN**20 de Agosto de 2015
Montevideo, Uruguay**GT sobre SIG y Sitio Web de COSIPLAN**02 de Septiembre de 2015
03 de Septiembre de 2015
Buenos Aires, Argentina**GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales para Mipymes**28 de Septiembre de 2015
29 de Septiembre de 2015
Lima, Perú**Taller sobre Integración Suramericana a través de Puertos e Hidrovías**14 de Octubre de 2015
15 de Octubre de 2015
Brasilia, Brasil**Seminario sobre Proyectos de Infraestructura y Cadenas de Valor Social**29 de Octubre de 2015
30 de Octubre de 2015
Quito, Ecuador**Taller Final del SIG y Sitio Web de COSIPLAN**10 de Noviembre de 2015
11 de Noviembre de 2015
Buenos Aires, Argentina**GTE sobre Integración Fronteriza y Facilitación**12 de Noviembre de 2015
Buenos Aires, Argentina**GTE sobre Integración Aérea**17 de Noviembre de 2015
Videoconferencia**Taller Binacional PTI Túnel Binacional Agua Negra (Argentina-Chile)**18 de Noviembre de 2015
19 de Noviembre de 2015
Buenos Aires, Argentina**GT Telecomunicaciones: Aplicación del Convenio CAF-UNASUR**30 de Noviembre de 2015
Montevideo, Uruguay**XXVIII Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA**1 de Diciembre de 2015
Montevideo, Uruguay**XIII Reunión del Comité Coordinador del COSIPLAN**2 de Diciembre de 2015
Montevideo, Uruguay**VI Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN**3 de Diciembre de 2015
Montevideo, Uruguay

GRUPOS DE TRABAJO DEL COSIPLAN

Los Grupos de Trabajo del COSIPLAN (GT) se enfocan en aquellos temas que habiendo tenido un desarrollo técnico sólido, requieren de impulso en el plano político. El COSIPLAN cuenta con cuatro Grupos de Trabajo.

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



Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria

¿CUÁLES SON LOS OBJETIVOS Y ANTECEDENTES DE SU CREACIÓN?

El Grupo de Trabajo (GT) sobre Integración Ferroviaria fue creado por los Ministros en la Segunda Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Brasilia, noviembre de 2011).

Fecha de Creación: noviembre 2011

País Coordinador: Uruguay

Sub-Grupos de Trabajo: 2

Cantidad de reuniones a 2015: 5

Su creación responde al compromiso de los países para fomentar la integridad y la complementariedad de las políticas y proyectos del sector ferroviario que impulsen el desarrollo económico y social.

Las acciones del GT toman como punto de partida los trabajos realizados por Argentina, Brasil, Chile y Paraguay para el diseño del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá-Antofagasta de la API.

En la Tercera Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Lima, noviembre de 2012), se encarga a la República Oriental del Uruguay su coordinación. Este GT cuenta con dos Sub-Grupos de Trabajo (SGT) que se corresponden con dos de los proyectos de la API:

- Sub-Grupo del Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá-Antofagasta (Argentina-Brasil-Chile-Paraguay), en funcionamiento desde 2014.
- Sub-Grupo del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (Bolivia-Brasil-Perú), en funcionamiento desde 2015.

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN cuenta con 67 proyectos ferroviarios por una inversión estimada de más de US\$ 47.000 millones. Seis de los proyectos de la API son conexiones ferroviarias, con un monto de inversión estimada de más de US\$ 6.000 millones

¿CUÁLES FUERON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS EN 2015?

Con el propósito de encaminar acciones para promover la integración del modo ferroviario en América del Sur, desde 2012 este GT trabaja en base a las siguientes líneas de acción:



Elaborar un Plan de Acción que facilite la integración ferroviaria de Suramérica.



Avanzar en la implementación de las obras y operación de la infraestructura de los proyectos API en el marco de los Sub-Grupos de Trabajo.



Compartir información sobre programas y proyectos ferroviarios en cada país incluidos en la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y en la API, identificando otros emprendimientos ferroviarios a nivel binacional o multinacional.

En el año 2015 se realizaron dos reuniones en el marco de este GT y se alcanzaron resultados en los siguientes aspectos:

PLAN DE ACCIÓN SOBRE INTEGRACIÓN FERROVIARIA

Se continuó trabajando en la preparación de los Términos de Referencia para la contratación de una consultoría que tiene por objetivo disponer de elementos técnicos para elaborar una estrategia que facilite la integración ferroviaria en Suramérica. La realización de este estudio fue puesta a consideración del grupo de evaluación de la Secretaría General de UNASUR, a fin de obtener recursos del Fondo de Iniciativas Comunes (FIC).

Este trabajo se encuentra organizado en dos etapas. La primera etapa, consiste en la recopilación de información y será desarrollada por los equipos técnicos de las organizaciones competentes de cada país. En la segunda etapa, el equipo consultor elaborará un resumen de la información presentada por los países, sistematizando los datos recibidos, y realizará una propuesta de plan de acción, incluyendo ajustes a los marcos regulatorios, nuevas infraestructuras y acuerdos entre operadores ferroviarios.

SUB-GRUPO DEL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ-ANTOFAGASTA

Durante la reunión de este Sub-Grupo de Trabajo, realizada el 10 de junio en Santa Cruz de la Sierra, se alcanzaron los siguientes resultados:

- Culminación del segundo informe parcial y puesta en consideración de las alternativas de interconexión para la discusión del SGT. Actualmente, se encuentra en evaluación un tercer informe parcial respecto de los nodos de interconexión del tramo paraguayo con Argentina y Brasil.
- Solicitud de actualización del informe sobre las potencialidades de la futura terminal de transferencia y puerto seco de la localidad de Fram (Paraguay), y variación de la demanda de carga en el área de influencia del corredor.
- Análisis de los aspectos técnicos referidos a la interconexión y presentación del marco regulatorio concerniente a aspectos ferroviarios que está siendo tratado en el ámbito del MERCOSUR (SGT-5 Transporte)
- Intercambio de experiencias actuales de interconexión y tráfico bilateral.
- Análisis de metodologías de financiamiento presentadas por organismos multilaterales de crédito.

SUB-GRUPO DEL CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL

Durante la reunión de este Sub-Grupo de Trabajo, realizada en 11 de junio en Santa Cruz de la Sierra, se alcanzaron los siguientes resultados:

- Presentación del estudio estratégico y corredor resultante del proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central.
- Presentación del estudio análisis de prospectiva comercial, mercado y alternativas logísticas.
- Presentación del estudio de evaluación ambiental estratégica del Corredor Ferroviario Bioceánico Central.
- Presentación del estudio complementario de alternativas de trazo, trazado y alineamiento definitivo; y del estudio de diseño básico preliminar del CFBC y costos de construcción y operación del proyecto.
- Identificación de temas de convergencia regional para la ejecución del corredor y definición de un plan de trabajo.

Los resultados de este trabajo se presentarán a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su Sexta Reunión Ordinaria (Montevideo, 3 de diciembre de 2015).

Para más información sobre este tema, visitar www.iirsa.org/gtferroviario.asp

REUNIONES REALIZADAS



Grupo de Trabajo sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías

¿CUÁLES SON LOS OBJETIVOS Y ANTECEDENTES DE SU CREACIÓN?

El Grupo de Trabajo sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías fue creado por los Ministros en la Segunda Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Brasilia, noviembre de 2011).

Fecha de Creación: noviembre 2011
País Coordinador: República Federal de Brasil
Cantidad de reuniones a 2015: 5

Su creación revela que la cuestión del financiamiento y las garantías es uno de los mayores retos para la implementación de los proyectos. Por ello, sus acciones tienen por objetivo identificar soluciones financieras para la ejecución eficiente de los proyectos de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

En la Tercera Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Lima, noviembre de 2012), se encarga a la República Federal de Brasil su coordinación.

La API incluye 31 proyectos estructurados y 103 proyectos individuales por un monto de inversión estimado en más de US\$ 21.000 millones

¿CUÁLES FUERON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS EN 2015?

Con el propósito de identificar soluciones para la implementación de los proyectos de la API, desde 2012 este GT cuenta con una hoja de ruta que se basa en cinco ejes de trabajo:



Realizar un diagnóstico de la situación de ejecución y financiamiento de los proyectos de la API en cada país.



Aplicar un Sistema de Seguimiento y Monitoreo para los proyectos de la API.



Evaluar y optimizar los fondos de pre-inversión para los proyectos de la API.



Evaluar la viabilidad de implementar mecanismos para facilitar el financiamiento de proyectos de infraestructura.



Establecer estrategias de coordinación y articulación entre el COSIPLAN y el Consejo de Economía y Finanzas (CEF).



En este sentido, en los últimos años se ha trabajado en la identificación de obstáculos para la obtención de financiamiento de proyectos API en estado de perfil, de pre-ejecución y ejecución parcial. Asimismo, se invitó a participar de las reuniones del GT a organismos financieros internacionales, quienes presentaron su perspectiva sobre el financiamiento de proyectos de infraestructura regional. Entre ellos, se convocó al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la CAF, FONPLATA, el Banco de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES), el Banco de China, el Banco BRICS (Brasil-Rusia-India-China y Sudáfrica), y el Banco del Sur.

En el año 2015, se iniciaron los contactos con el Consejo de Economía y Finanzas (CEF), particularmente con su Grupo de Trabajo sobre Integración Financiera, para coordinar el enfoque sobre financiamiento de los proyectos priorizados. Como resultado de estas gestiones, se definió una reunión entre el GT sobre Mecanismos de Financiamiento y Garantías del COSIPLAN, y el GT de Integración Financiera del CEF para el primer trimestre de 2016.

Para más información sobre este tema visitar www.iirsa.org/gtfinanciamiento.asp

REUNIONES REALIZADAS



Grupo de Trabajo sobre Telecomunicaciones

¿CUÁLES SON LOS OBJETIVOS Y ANTECEDENTES DE SU CREACIÓN?

El Grupo de Trabajo sobre Telecomunicaciones fue creado por los Ministros en la Segunda Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Brasilia, noviembre de 2011) por iniciativa de la Primera Reunión de Ministros de Comunicaciones de América del Sur (Brasilia, noviembre de 2011).

Fecha de Creación: noviembre 2011
País Coordinador: Paraguay
Cantidad de reuniones a 2015: 8

Los trabajos del grupo están orientados a estudiar y proponer alternativas para impulsar la interconexión de las diferentes estructuras y redes de fibra óptica en América del Sur y la conformación del Anillo Óptico Suramericano, apuntando al uso intensivo de Tecnologías de Información y Comunicaciones (TICs) con el fin de superar barreras geográficas y operativas.

El Grupo de Trabajo diseñó una “Hoja de Ruta para la Conectividad Suramericana para la Integración” que fue aprobada en la Segunda Reunión de Ministros de Comunicaciones de América del Sur (Asunción, marzo de 2012) Posteriormente, el Grupo de Trabajo mantuvo varios encuentros a fin de dar seguimiento a las acciones contenidas en esa hoja de ruta.

En la Cuarta Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Santiago, noviembre de 2013), se encarga a la **República del Paraguay la coordinación del Grupo de Trabajo sobre Telecomunicaciones.**



¿CUÁLES FUERON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS EN 2015?

Con el propósito de avanzar en la construcción del Anillo Óptico Suramericano, desde 2012 este GT trabaja sobre la base de una hoja de ruta con un país responsable por cada eje.

Adicionalmente, desde sus inicios, este GT trabajó en la coordinación de acciones junto con el Consejo de Defensa Suramericano, a fin de introducir y tratar el tema de defensa cibernética dentro de los proyectos.

Sobre la base de lo dispuesto en la hoja de ruta, el Grupo de Trabajo resolvió impulsar la realización de los estudios correspondientes para el establecimiento del Anillo Óptico Suramericano, considerando para ello necesario la obtención de recursos mediante una cooperación técnica no reembolsable brindada por algún organismo multilateral. Es así que a principios del año 2014, se obtuvo el apoyo de la CAF, para la realización de los estudios mencionados con un fondo de US\$ 1,5 millones.

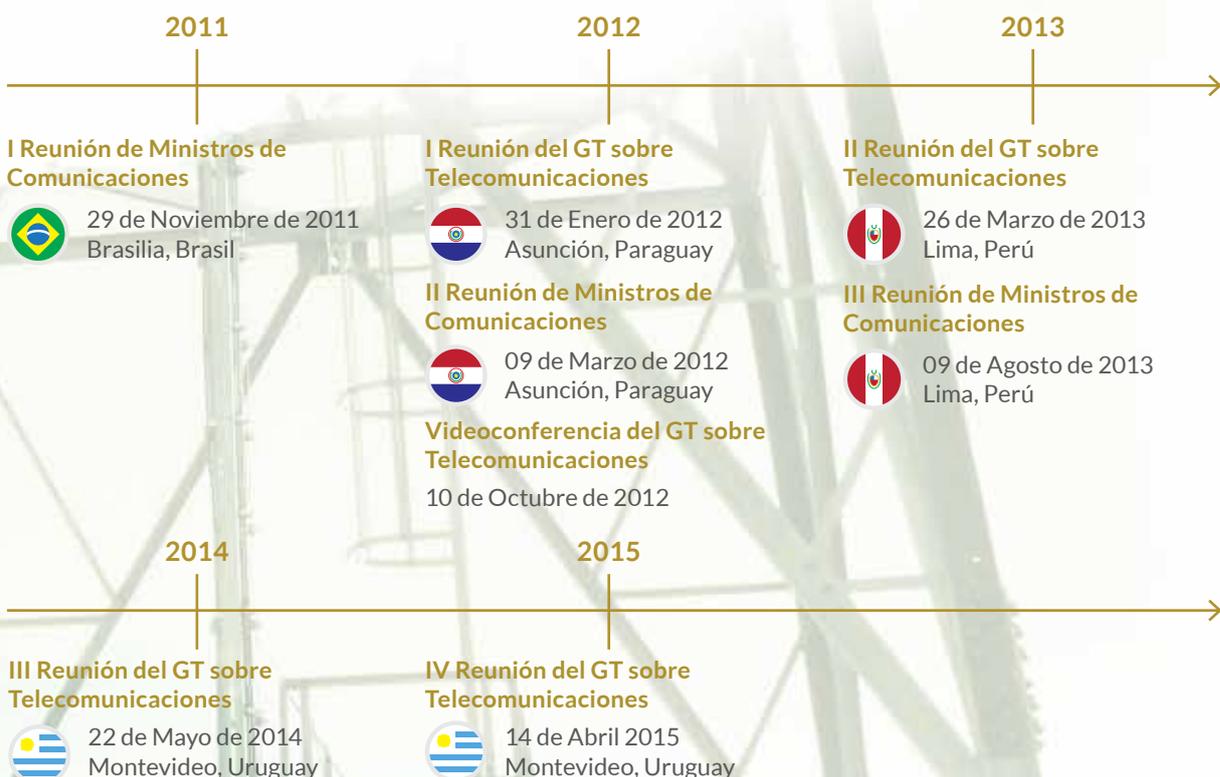
A lo largo de 2014, y como resultado de un arduo trabajo de coordinación y acercamiento de posiciones entre los delegados técnicos de los países, se definió el Convenio de Cooperación Técnica con la CAF, y de igual manera, durante el año 2015, el Pliego de Bases y Condiciones para el estudio de factibilidad del Anillo Óptico Suramericano. Este primer gran paso para concretar el estudio de factibilidad, es una clara muestra de la importancia política y de soberanía que este tema tiene para los países ya que implicará disponer de una infraestructura de telecomunicaciones exclusivamente suramericana.

El día 20 de agosto de 2015, se lanzó el llamado a licitación pública internacional para la realización del estudio de factibilidad, estableciéndose como fecha límite para la presentación de las ofertas el día 16 de noviembre del mismo año. El 30 de noviembre de 2015, se tiene previsto realizar una reunión del Grupo de Trabajo de Aplicación del Convenio CAF-UNASUR (conformado por los puntos focales de los países), con la intención de definir en ese evento, luego de efectuada la evaluación de las ofertas, la recomendación de adjudicación de la realización de los estudios a la empresa que haya presentado la oferta más conveniente, poniéndolo a consideración del Comité Coordinador del COSIPLAN, el día 2 de diciembre. De esta manera, en el mes de enero del año 2016 se estaría iniciando el desarrollo de los estudios correspondientes a la factibilidad de la implementación de la red, con un plazo de ejecución de 13 meses.

Los resultados de este trabajo se presentarán a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su Sexta Reunión Ordinaria (Montevideo, 3 de diciembre de 2015).

Para más información sobre este tema, visitar www.iirsa.org/gttelecomunicaciones.asp

REUNIONES REALIZADAS



Grupo de Trabajo sobre Sistema de Información Geográfica (SIG) y Página Web del COSIPLAN

¿CUÁLES SON SUS OBJETIVOS Y ANTECEDENTES DE SU CREACIÓN?

El Grupo de Trabajo sobre Sistema de Información Geográfica y Página Web (GT SIG-WEB) del COSIPLAN, fue creado por los Ministros en la Cuarta Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Santiago de Chile, noviembre de 2013), encargándose a la República Argentina su coordinación.

Fecha de Creación: noviembre 2013
País Coordinador: República Argentina
Cantidad de reuniones a 2015: 7

Las acciones de este Grupo de Trabajo tienen dos objetivos:

1. Dotar al COSIPLAN de una herramienta de geo-referenciamiento que oriente la planificación territorial en Suramérica mediante el desarrollo de un Sistema de Información Geográfica (SIG del COSIPLAN); y
2. Construir un sitio del COSIPLAN en internet que contenga los objetivos y contenidos consensuados entre los países y que constituya una herramienta de transparencia de las actividades realizadas en el ámbito del Consejo.

Su compromiso se centra en el uso intensivo de Tecnologías de Información y la aplicación de metodologías y desarrollo de herramientas que orienten la planificación territorial y viabilicen el diseño, la ejecución y la operación de los proyectos de integración física.

“Dotar al COSIPLAN de una herramienta de geo-referenciamiento que oriente la Planificación Territorial en Suramérica” (PAE- Acción 5.2)

¿EN QUÉ CONSISTE EL SIG DEL COSIPLAN?

El objetivo principal es dotar a los países que integran el COSIPLAN de capacidad de análisis geo-espacial de las temáticas propias del Consejo, mediante el desarrollo e implementación de un Sistema de Información Geográfica (SIG), que utilice bases de datos geo-espaciales a nivel continental, en capas temáticas unificadas por cada materia y que sea compatible con la prestación de geoservicios.

Un Sistema de Información Geográfica (SIG), es una herramienta especialmente apta para analizar información territorial y aportar soluciones a problemas complejos

Como objetivos particulares, entre otros, se propone que los datos geo-referenciados brinden la información para:

- Identificar infraestructuras relacionadas con la integración internacional, sus características principales y niveles de operatividad actual;
- Conocer el alcance geográfico de los proyectos de la Cartera y su expresión territorial, así como también de las áreas de influencia de los mismos;
- Analizar redes de infraestructura, evaluar las necesidades y definir alternativas de nuevos desarrollos;
- Identificar los Ejes y corredores regionales de integración, áreas de influencia, proyectos complementarios, etc., y actualizar la visión de los mismos, de acuerdo a su evolución en el tiempo;
- Comunicar y difundir resultados en mapas integrados.

¿CUÁL FUE EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL SIG DEL COSIPLAN?

En la construcción del SIG, es clave el valor agregado que aporte a sus destinatarios. Por esta razón, se optó por un camino de amplia participación de los países miembros, en la elaboración de la primera base de datos geo-espacial del territorio sudamericano.

En el año 2012, se realizaron reuniones del Grupo Técnico Ejecutivo sobre SIG y Cartografía con la participación de las Coordinaciones Nacionales y las agencias cartográficas y especialistas de los países en Sistemas de Información Geográfica. En estas reuniones, se acordó la información geográfica relevante y los estándares a adoptar para posibilitar la normalización e integración de la información.

En base a los acuerdos alcanzados, se elaboraron y aprobaron 2 instrumentos:

1. Los “Lineamientos Técnicos del Sistema de Información Geográfica del COSIPLAN”, aprobados en la Tercera Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Lima, noviembre de 2012)

PRINCIPALES ASPECTOS TÉCNICOS ACORDADOS POR LOS PAÍSES

- Escala de referencia: 1:250.000
- Sistema de referencia: SIRGAS (Sistema de Referencia Geocéntrica para las Américas)
- Sistema de coordenadas de los datos: Latitud/Longitud
- Estándares de Catalogación de Objetos y Conceptos Geográficos en base a las ISO 19110 e ISO 19126.
- Metadatos: Perfil Latinoamericano de Metadatos (LAMP) en base al estándar ISO/TC211 (Norma 19115)
- Disponibilidad de los datos: Formato formato nativo ESRI Shapefile, disponibles mediante geo-servicios WMS y WFS transaccional vía Internet.

2. El “Plan de Trabajo para el Desarrollo del SIG del COSIPLAN”, compuesto por dos Fases:

- Primera Fase, con el objetivo de completar y estructurar la información y producir los instrumentos que permitieran su normalización e integración.
- Segunda Fase, con el objetivo de producir la normalización final y la integración y edición de la información geo-referenciada.

FASES Y TAREAS DEL PLAN DE TRABAJO

PRIMERA FASE

- 1 - Relevamiento de información Geográfica disponible.
- 2 - Identificación de necesidades de completamiento de la información.
- 3 - Identificación de metodologías y/o fuentes de datos válidas para el completamiento de información.
- 4 - Normalización de los datos.
- 5 - Definición de relaciones de topología espacial.

SEGUNDA FASE

- 6 - Edición de geometrías.
- 7 - Edición de atributos.
- 8 - Integración de datos a nivel continental.
- 9 - Edición y procesamiento final (Unión de capas de información)
- 10 - Control de calidad de los datos.
- 11 - Elaboración de metadatos.
- 12 - Distribución, Publicación y Actualización.

PRIMERA FASE

En el año 2013, los países acordaron los parámetros definitivos de normalización e interoperabilidad de los datos geográficos, y se comenzó la elaboración del Catálogo de Objetos. Se acordó que cada país sería responsable en esta primera etapa de preparar la información de las capas básicas y adecuarla a la norma.

En el año 2013, se aprobaron US\$ 230.155 del Fondo de Iniciativas Comunes (FIC) de UNASUR para la asistencia técnica al desarrollo e implementación del SIG de COSIPLAN

En la Cuarta Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Santiago de Chile, noviembre de 2013) se aprueba la creación del **Grupo de Trabajo sobre SIG y Sitio Web del COSIPLAN (GT SIG-Web)**, cuya coordinación queda a cargo de la República Argentina.

Concurrentemente, se aprueba la asistencia del Fondo de Iniciativas Comunes de UNASUR (FIC), para apoyar la ejecución del proyecto de desarrollo del SIG del COSIPLAN.

En el año 2014, se aprobaron los documentos que constituyen la base normativa del SIG del COSIPLAN: el Catálogo de Objetos y el Diccionario de Datos. Al mismo tiempo, se aprobaron la metodología para la gestión de metadatos del SIG de COSIPLAN que incluye herramientas Informáticas (GeoNetwork Opensource), y los Estándares ISO para la carga y administración de los Metadatos.

Durante 2014 los países avanzaron y obtuvieron los primeros resultados en la preparación y adecuación de la información geo-espacial para la conformación del SIG del COSIPLAN. Se concluyeron los trámites necesarios para la aplicación de los fondos del FIC definiendo las Unidades Ejecutoras, el Equipo de Asistencia Técnica y el alcance del Plan de Trabajo de esta Segunda Fase. Además, se firmó la Carta Compromiso entre la Secretaría General de UNASUR y la Subsecretaría de Planificación Territorial de Argentina, en representación del GT SIG-WEB del COSIPLAN.



GT SIG-WEB COSIPLAN - Coordinación Argentina

SEGUNDA FASE

En el año 2015, se inicia la aplicación de la asistencia del FIC, para desarrollar la Segunda Fase del proyecto, en base a una metodología participativa que comprende asistencia técnica, trabajo individual de los países y trabajo grupal mediante la realización de videoconferencias, así como de tres talleres presenciales.

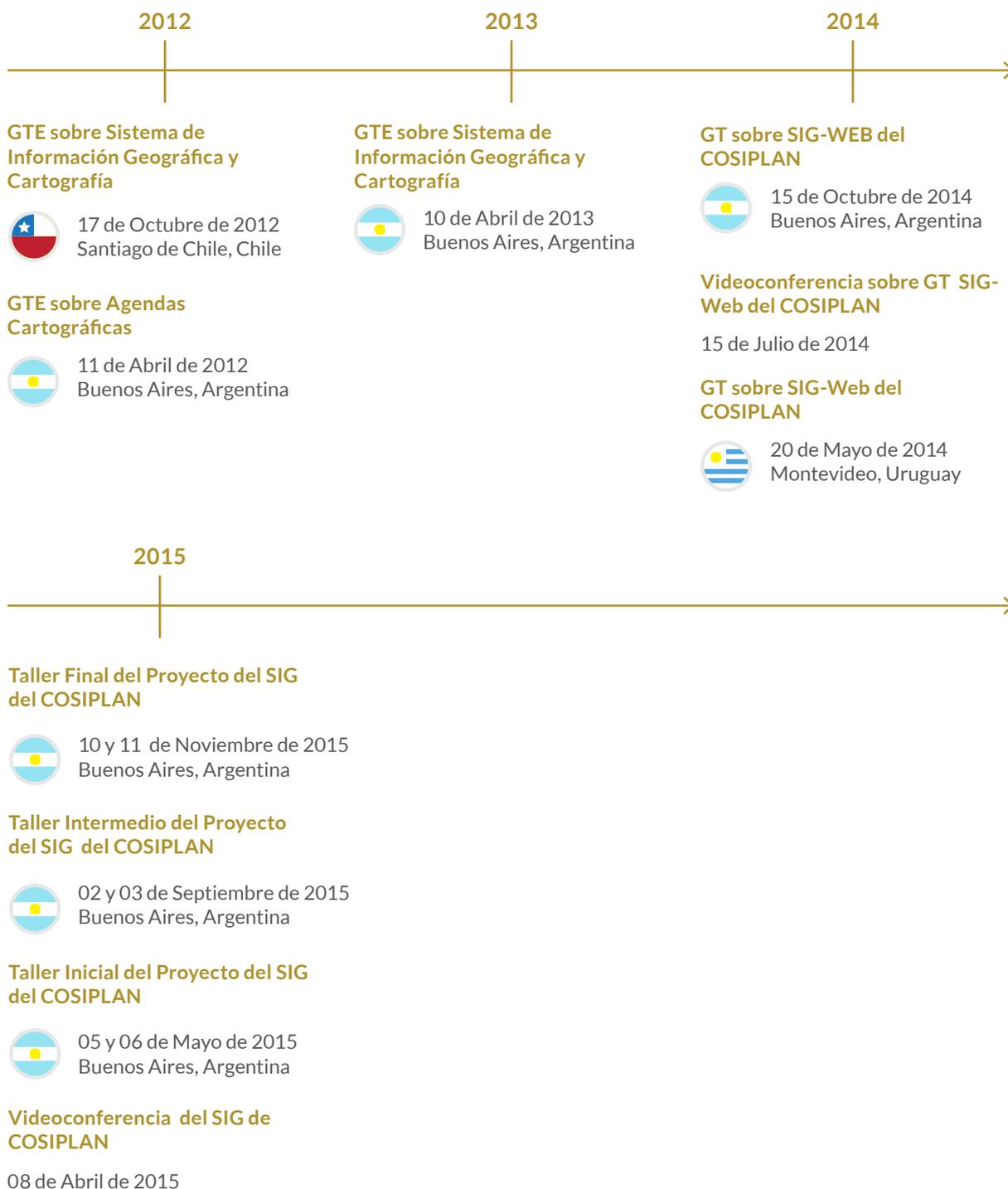
- Taller Inicial: Se realiza los días 5 y 6 de mayo, oportunidad en la que se profundiza la explicación de los alcances del Programa de Trabajo de esta fase. Los países entregan las primeras versiones de su información geográfica y los metadatos correspondientes y se comparten las experiencias de aplicación de las normas y las necesidades de adecuación.
- Taller Intermedio: Se realiza los días 2 y 3 de setiembre, oportunidad en la que se evalúa el estado de avance del proceso de integración de la información y se explicitan los mecanismos utilizados para cubrir los faltantes de información y la asistencia dada en particular a Guyana y Suriname. Asimismo, se definen las características principales de los productos en los que se materializaría el SIG (soporte físico digital, publicación en sitio web, documentos normativos y otras publicaciones) y se evalúan potenciales aplicaciones de la información del SIG.
- Taller Final: Se realiza los días 10 y 11 de noviembre, oportunidad en la que se presentan los resultados alcanzados en el tratamiento de la información, se definen los componentes de la publicación Web en el sitio de la UNASUR, se establecen los procedimientos para la administración de los contenidos del SIG y se definen las próximas etapas de desarrollo del SIG del COSIPLAN.

En el año 2015, se inicia la Segunda Fase del Plan de Trabajo para desarrollo e implementación del SIG de COSIPLAN, que comprende la integración, edición y publicación de la información geo-referenciada



GT SIG-WEB COSIPLAN - Coordinación, Responsables Técnicos de los países y Equipo de Asistencia Técnica

REUNIONES REALIZADAS



¿CUÁLES SON LOS PRODUCTOS OBTENIDOS?

Los productos obtenidos, como resultado del Plan de Trabajo llevado adelante y cumpliendo con los objetivos del mismo, se presentan a continuación. Los mismos serán puestos a disposición de los países en la Sexta Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (Montevideo, del 3 de diciembre de 2015)

1. Capas Temáticas

En una primera instancia, se definieron cuáles serían las capas temáticas para satisfacer las necesidades de información del COSIPLAN. Posteriormente, se llevó a cabo una encuesta de disponibilidad de información en cada país, la que proporcionó elementos de juicio para abordar al desarrollo del SIG del COSIPLAN. Finalmente, quedaron identificadas las capas temáticas sobre las que se trabajaría en una primera etapa, que concluye en noviembre de 2015.

Nro	OBJETO	GEOMETRÍA
1	Proyectos	PUNTO
2		LÍNEA
3	Zona edificada	PUNTO
4		POLÍGONO
5	Poblado	PUNTO
6	Línea de Ferrocarril	LÍNEA
7	Estación de Ferrocarril	PUNTO
8	Vía (de red Vial)	LÍNEA
9	Puerto	PUNTO
10	Río	LÍNEA
11		POLÍGONO
12	Lago	POLÍGONO
13	Área de Conservación	POLÍGONO
14	Límite Administrativo	LÍNEA
15	Zona Administrativa (2do Nivel)	LÍNEA
16		POLÍGONO
17	Subzona Administrativa (3er Nivel)	POLÍGONO
18	Control Fronterizo	PUNTO
19	Paso de Frontera	PUNTO
20	Aeropuerto	PUNTO
21	Conexiones	PUNTO

El núcleo del SIG del COSIPLAN es el conjunto de capas temáticas ya descritas. Su mayor aporte radica en la posibilidad de hacer un uso intensivo integrándolas a otros conjuntos de datos y aplicarles procesos de análisis espacial. El propósito es obtener resultados que signifiquen una contribución al estudio y resolución de las problemáticas que son de su interés.

Los datos geo-espaciales y sus metadatos serán distribuidos en soporte físico digital y accesible a través de internet. El acceso a los contenidos será por medio de un SISTEMA ADMINISTRADOR DE CONTENIDOS, mediante el que se podrá acceder a información espacial.

2. Información Geo-espacial

En la primera etapa del desarrollo del SIG, cada una de las 21 Capas Temáticas están provistas en formato SHAPEFILE y comprimidas. Cada usuario podrá tratarlas con cualquier software de escritorio o profesional.

3. Metadatos

En este soporte, los Metadatos estarán disponibles en formato PDF.

4. Documentación del SIG-COSIPLAN

- CATÁLOGO DE OBJETOS
- DICCIONARIO DE DATOS
- REGLAS TOPOLÓGICAS
- PERFIL DE METADATOS
- DOCUMENTACIÓN DEL SISTEMA
- GUÍA DE FUNCIONAMIENTO Y EMPLEO





ACTIVIDADES
DESARROLLADAS
EN 2015

FORO TÉCNICO iIRSA

Proyectos del COSIPLAN
Metodologías de Planificación Territorial
Procesos sectoriales de Integración



Proyectos del COSIPLAN

Cartera de Proyectos del COSIPLAN

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN es un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio-económico regional. Está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicación que promueven la conectividad regional y generan desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

A lo largo de la última década, la conformación de la Cartera se modificó y fue atravesando actualizaciones como resultado del proceso de planificación territorial de los países. La cantidad de proyectos y la inversión estimada de la cartera se incrementaron año tras año, con excepción de 2014, año en que, como resultado de un análisis exhaustivo de los países, fueron excluidos proyectos que desde 2008 o antes no habían experimentado avances. En el 2015, la cantidad de proyectos volvió a aumentar.

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN incluye actualmente 593 proyectos de integración, por una inversión estimada de US\$ 182.436 millones, distribuidos en todo el territorio Suramericano



¿CUÁLES FUERON LOS RESULTADOS DE LA ACTUALIZACIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS EN 2015?

Los focos de la acción de los países respecto a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, se definen de manera conjunta mediante varias herramientas: el Plan de Acción Estratégico (PAE), los planes de trabajo anuales que se consensuan cada año, y las instancias de reunión del COSIPLAN. Durante el año 2015, los países hicieron hincapié especialmente en las siguientes tres acciones:

Reuniones virtuales

Por primera vez, se realizaron reuniones virtuales para los Grupos Técnicos Ejecutivos de Actualización de los Proyectos de la Cartera del COSIPLAN. Las reuniones fueron convocadas por cada Eje de Integración y Desarrollo [1] y fueron realizadas mediante una herramienta de videoconferencia online. Las ventajas de esta nueva manera de trabajar son las siguientes:

- Ahorro considerable de recursos financieros y humanos en la logística de la organización en comparación con una reunión presencial.
- Participación de equipos técnicos multidisciplinares.
- Optimización del tiempo para la actualización de la información por Eje, al realizarse las reuniones en diferentes semanas.

Reuniones de GTEs para la Actualización de la Cartera del COSIPLAN y de la API 2015

Fecha	Eje	Países
26-may	Eje Andino	BO - CO - EC - PE - VE
28-may	Eje MERCOSUR-Chile	AR - BR - CH - PY - UY
02-jun	Eje Interoceánico Central y Perú-Brasil-Bolivia	BO - BR - CH - PE - PY
16-jun	Eje de Capricornio y del Sur	AR - BO - BR - CH - PY
18-jun	Eje del Amazonas	BR - CO - EC - PE
24-jun	Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	AR - BO - BR - PY - UY

Los objetivos principales de las reuniones fueron: i) Revisar proyectos que se encuentran en perfil desde 2011; ii) Revisar proyectos con fecha de actualización de la información anterior a 2013; iii) Revisar proyectos que cuentan con fichas vacías o incompletas; y iv) Analizar propuestas de altas y bajas de proyectos y, proyectos que requieran revisiones particulares.

1 - Solamente la reunión del Eje del Escudo Guayanés no fue realizada. Se solicitó a los países que actualizaran la información de sus proyectos directamente en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP).

Actualización del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

En preparación a las reuniones mencionadas, y posteriormente como resultado de los intercambios realizados en las mismas, los países se trabajaron en la actualización de los proyectos de la cartera en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN.

Al cierre de este informe el 71,5% de los proyectos se encuentran actualizados (424 de 593)^[1]

Asimismo, se avanzó en la incorporación de información relativa al ciclo de vida de cada proyecto en el Sistema de Monitoreo Permanente (SMP), y a los proyectos concluidos según lo convenido por los países en el 2014 ^[2].

Variación de la Cartera de Proyectos entre 2014 y 2015

Entre 2014 y 2015, la cantidad total de proyectos de la cartera aumentó de 579 a 593, dado que fueron excluidos 23 proyectos y fueron incluidos 37. En relación a la inversión estimada, el monto total se incrementó de US\$ 163.324,5 millones a US\$ 182.435,7 millones.

El incremento en la cantidad de proyectos está vinculado principalmente a la incorporación de proyectos en los Grupos 1 y 2 del Eje del Sur, lo cual amplió el área de influencia del Eje.

Por otro lado, el incremento del 11% en la inversión estimada de la cartera se explica, casi en su totalidad, por la inclusión de un proyecto en el Eje Andino: el Tren Eléctrico de Carga del Ecuador, que se encuentra en etapa de perfil con una inversión estimada de US\$ 17.800 millones.

Variación anual de los proyectos por Eje (2014-2015)

en N° de proyectos y millones de US\$

Eje	N° Proyectos			Inversión Estimada (millones de US\$)		
	2014	2015	Variación	2014	2015	Variación
Eje del Amazonas	82	74	-8	25.070,2	22.420,8	-2.649,4
Eje Andino	64	67	3	9.962,1	28.614,0	18.651,9
Eje de Capricornio	83	82	-1	17.929,5	16.314,7	-1.614,8
Eje del Escudo Guayanés	20	20	0	4.581,3	4.581,3	0,0
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	95	92	-3	7.574,4	7.328,2	-246,2
Eje Interoceánico Central	61	63	2	8.907,6	11.614,8	2.707,2
Eje MERCOSUR-Chile	123	124	1	54.608,3	56.168,9	1.560,6
Eje Perú-Brasil-Bolivia	25	24	-1	32.131,9	31.431,9	-700,0
Eje del Sur	28	49	21	2.744,6	4.146,6	1.402,0
TOTAL (*)(**)	579	593	14	163.324,5	182.435,7	19.111,2

1 - Fecha de corte de la información al 18 de agosto de 2015.

2 - Como parte del Plan de Trabajo 2014 los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera y de la API, y comunicar mejor sus avances y resultados. Esto se tradujo en los siguientes trabajos: (i) ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos; (ii) descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra; (iii) indicadores de resultados para los proyectos concluidos; (iv) aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos; y (v) indicadores de avance de la API. Para más información sobre el SMP y el SIP véase el Anexo II del Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014.

(*) No están consideradas las inversiones de dos proyectos existentes realizadas antes del inicio de la Iniciativa IIRSA. Estos proyectos son el Corredor vial Santa Marta - Paraguachón - Maracaibo - Barquisimeto - Acarigua del Eje Andino; y el Sistema de Itaipú del Eje MERCOSUR-Chile.

(**) Existen dos proyectos denominados "rótula" que pertenecen a dos Ejes, por lo tanto, los totales de N° de Proyectos e Inversión Estimada indicados no se corresponden con la suma aritmética de los totales por EJE. Estos son: (i) Paso de Frontera Pircas Negras perteneciente a los Ejes de Capricornio y MERCOSUR-Chile; y (ii) Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón perteneciente a los Ejes de Capricornio e Interoceánico Central (los proyectos rótula son proyectos que articulan dos o más Ejes de Integración y Desarrollo, que tienen funcionalidad en más de un EJE, o que articulan dos o más Grupos de Proyectos de un mismo EJE).

En relación a la variación de los proyectos en las etapas del ciclo de vida, se puede resaltar que:

- 26 proyectos que se encontraban en etapa de perfil avanzaron: 23 a pre-ejecución y 3 a ejecución.
- 27 proyectos que se encontraban en pre-ejecución variaron de etapa: 21 avanzaron de etapa mientras que 6 sufrieron modificaciones en su alcance y se encuentran ahora en perfil.
- 18 proyectos que se encontraban en ejecución variaron de etapa: 9 se concluyeron y 9 sufrieron modificaciones en su alcance y se encuentran ahora en pre-ejecución.
- Existen 5 proyectos registrados como concluidos que fueron eliminados de la cartera, y 2 sufrieron modificaciones en su alcance y se encuentran ahora en ejecución.

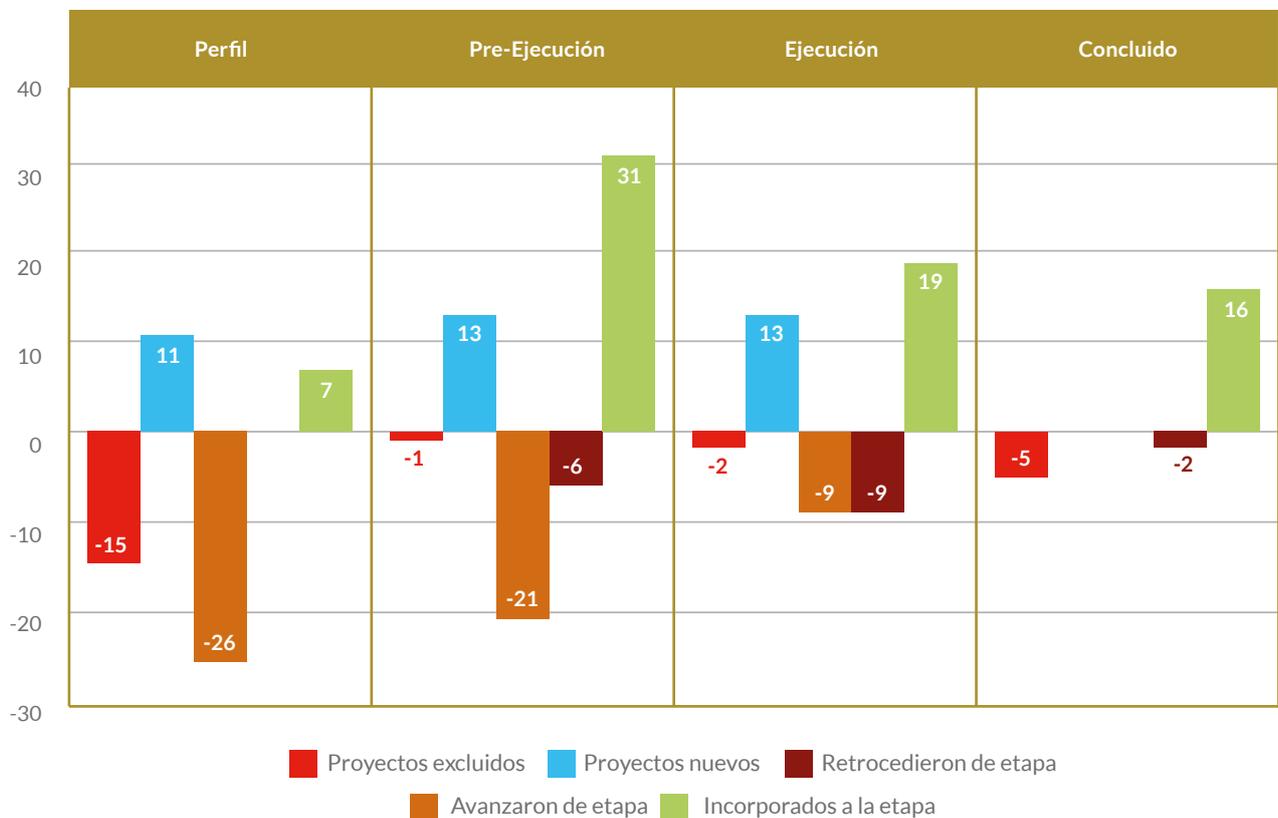
Variaciones entre etapas de la Cartera de Proyectos (2014-2015) en N° de proyectos y millones de US\$

	Perfil	Pre-Ejecución	Ejecución	Concluido	Total
Proyectos en 2014	137	157	179	106	579
Proyectos excluidos	-15	-1	-2	-5	-23
Proyectos incluidos	11	13	13		37
Avanzaron de etapa	-26	-21	-9		-68
Retrocedieron de etapa		-6	-9	-2	
Incorporados a la etapa	7	31	19	16	68
Proyectos en 2015	114	173	191	115	593

Abajo se puede apreciar la cantidad de proyectos que fueron incluidos, excluidos, incorporado a la etapa y que avanzaron. Cabe destacar que la mayoría de los proyectos incorporados a una etapa se incorporaron a pre-ejecución, y que la etapa que más proyectos restó del año pasado es la etapa de perfil, con 41 bajas totales. Asimismo, es necesario aclarar que se eliminaron de la Cartera 5 proyectos que ya estaban concluidos, porque el país (Brasil) no consideraba necesario su permanencia en el conjunto de obras.

Modificaciones de la Cartera de Proyectos (2014-2015)

en N° de proyectos



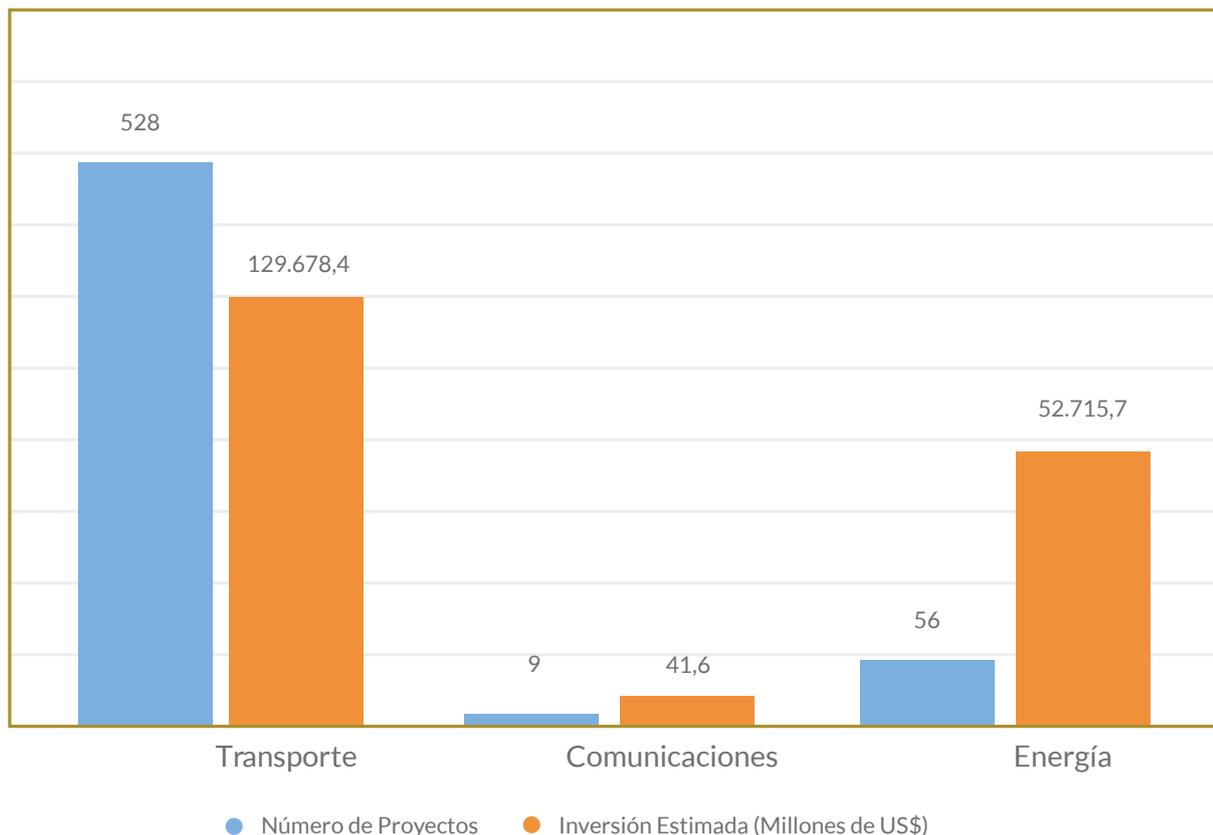
¿CUÁL ES EL ESTADO ACTUAL DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN?

Sectores y sub-sectores

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN se compone en su mayoría por proyectos de transporte, siendo estos el 89% de la misma. Sin embargo, las obras de transporte solamente implican el 71% de la inversión estimada, ya que los proyectos de energía insumen el 29%, por el alcance y la naturaleza de los mismos.

Sectores de los proyectos

en N° de proyectos y millones de US\$



Sub-sectores de los proyectos

en N° de proyectos, millones de us\$ y %

	N° Proyectos	% Proyectos	Inversión Estimada	% Inversión
Aéreo	25	4	6.929,5	4
Carretero	262	44	59.473,1	33
Ferrovionario	67	11	47.903,4	26
Fluvial	75	13	2.887,0	2
Marítimo	38	6	10.944,5	6
Multimodal	14	2	623,7	0
Pasos de Frontera	47	8	917,3	1
Generación Energética	25	4	42.065,5	23
Interconexión Energética	31	5	10.650,2	6
Interconexión de comunicaciones	9	2	41,6	0
TOTAL	593	100	182.435,7	100

LAS ETAPAS DE LOS PROYECTOS POR SECTOR

Casi un tercio de todos los proyectos se encuentran en ejecución, y de ellos más del 90% son de obras de transporte. La inversión estimada de las obras que se están ejecutando implica casi el 40% de toda la cartera.

Los proyectos concluidos son casi el 20%, así como los proyectos en perfil. Entre los proyectos concluidos, el 78% son obras de transporte, el 20% de energía y solamente el 2% de comunicaciones.

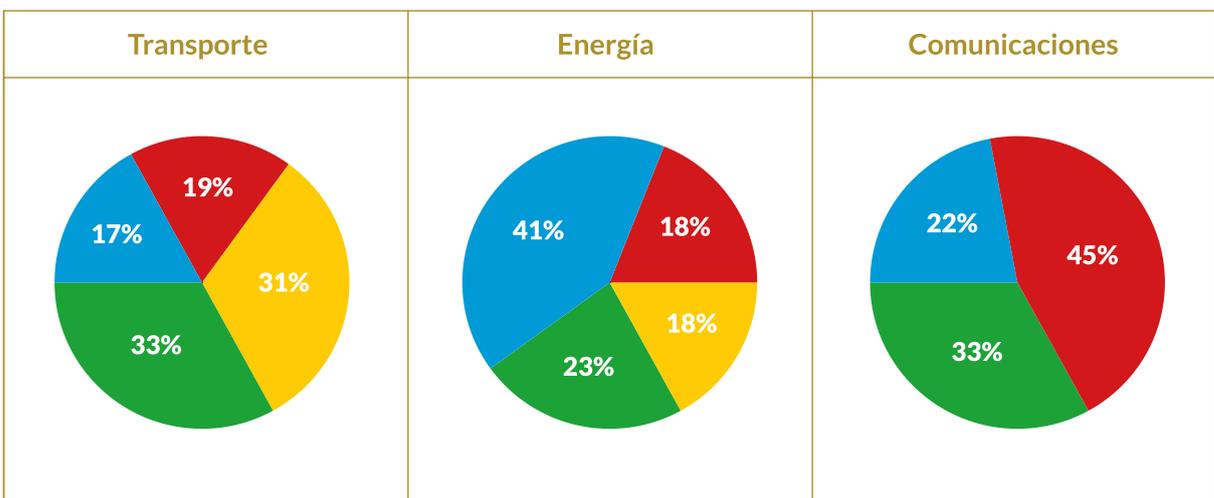
Un tercio de los proyectos de transporte están siendo ejecutados, y si se consideran también los proyectos concluidos del sector, se suma exactamente la mitad de las obras. Casi la misma relación se encuentra en los proyectos de comunicaciones, ya que los proyectos en ejecución y los concluidos suman el 55% de las obras. Sin embargo, todo el resto (el 45%) se encuentra en etapa de perfil y pre-ejecución.

El sector energía tiene un gran porcentaje de obras concluidas (más del 40%) y si se suman los proyectos en ejecución se llega a casi tres cuartos de su totalidad.

Etapas de los proyectos por sector

en N° de proyectos, millones de US\$ y %

	% Proyectos					Inversión estimada	
	Transporte	Energía	Comunicaciones	Total	%	Millones de US\$	%
Perfil	100	10	4	114	19,2	30.973,6	17,0
Pre-ejecución	163	10	0	173	29,2	53.666,0	29,4
Ejecución	175	13	3	191	32,2	71.683,4	39,3
Concluido	90	23	2	115	19,4	26.112,8	14,3
TOTAL	528	56	9	593	100,0	182.435,7	100,0



 PERFIL
  PRE-EJECUCIÓN
  EJECUCIÓN
  CONCLUIDO

LOS 10 PROYECTOS CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

Los 10 proyectos con mayor inversión estimada suman el 42,5% de la inversión total estimada para la Cartera activa del COSIPLAN.

Es importante resaltar que los primeros seis son obras hidroeléctricas o ferroviarias. Siete de los diez pertenecen a alguno de estos dos sub-sectores, lo cual demuestra que las obras de estos sub-sectores requieren el mayor esfuerzo financiero.

Proyectos en orden de inversión estimada

en millones de US\$

Código	Nombre	Grupo	Etapas	Inversión Estimada	Países
PBB16	COMPLEJO HIDROELÉCTRICO DEL RÍO MADEIRA (HIDROELÉCTRICA SANTO ANTONIO E HIDROELÉCTRICA JIRAU)	G03		18.209	BR
AND95	TREN ELÉCTRICO DE CARGA DEL ECUADOR	G05		17.800	EC
MCC33	PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL)	G03		5.100	AR - CH
PBB17	HIDROELÉCTRICA BINACIONAL BOLIVIA - BRASIL	G03		5.000	BO - BR
MCC62	CONSTRUCCIÓN DE PLANTA HIDROELÉCTRICA DE CORPUS CHRISTI	G05		4.200	AR - PY
IOC17	MEJORAMIENTO DEL TRAMO FERROVIARIO CORUMBÁ - SANTOS (SP)	G02		3.700	BR
MCC06	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE CAMPINAS	G01		3.550	BR
GUY40	PLAN MAESTRO INTEGRADO DE PROTECCIÓN COSTERA ALBINA - NICKERIE	G04		3.020	SU
AMA73	FERROVÍA NOVA TRANSNORDESTINA FASE I (SUAPE - SALGUEIRO/PECÉM - ELISEU MARTINS)	G05		3.000	BR
MCC132	CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO VIAL DE SAN PABLO (TRAMO NORTE)	G01		2.810	BR
Total				66.389	

PERFIL
 PRE-EJECUCIÓN
 EJECUCIÓN
 CONCLUIDO

LOS PROYECTOS CONCLUIDOS POR EJE Y POR PAÍS

Todos los Ejes cuentan con proyectos concluidos, así como 40 de los 48 grupos de proyectos. El Eje que más proyectos concluidos tiene es el MERCOSUR-Chile, que cuenta con 23 proyectos (el 20%). Respecto de su monto de inversión, ese Eje participa aún en mayor medida, alcanzando el 32% de toda la inversión de los proyectos concluidos.

La situación inversa se puede notar en el Eje Interoceánico Central: si bien tiene el 12% de los proyectos concluidos, ellos solamente implican el 0,9% de la inversión.

Proyectos concluidos por Eje

en N° de proyectos, millones de US\$ y % [4]

	N° Grupos	N° Proyectos	% Proyectos (respecto al total de concluidos)	Monto de Inversión	% Inversión (respecto al total de concluidos)
ANDINO	6	18	15,7	829,6	3,2
DE CAPRICORNIO	4	14	12,2	2.139,0	8,2
DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ	5	13	11,3	1.631,3	6,2
DEL AMAZONAS	7	17	14,8	6.428,8	24,6
DEL ESCUDO GUAYANÉS	3	6	5,2	86,5	0,3
DEL SUR	2	5	4,3	443,1	1,7
INTEROCEÁNICO CENTRAL	5	14	12,2	223,1	0,9
MERCOSUR-CHILE	6	23	20,0	8.351,3	32,0
PERÚ-BRASIL-BOLIVIA	2	5	4,3	5.980,0	22,9
TOTAL	40	115	100,0	26.112,8	100,0

Proyectos concluidos por país

en N° de proyectos, millones de US\$

	N° proyectos total	N° Proyectos concluidos	% Proyectos	Monto de Inversión	% Inversión
ARGENTINA	185	21	15,6	6.195,0	22,4
BOLIVIA	53	4	3	17,0	0,1
BRASIL	99	28	20,7	13.296,6	48,1
CHILE	74	20	14,8	960,7	3,5
COLOMBIA	36	10	7,4	556,2	2
ECUADOR	42	15	11,1	788,5	2,9
GUYANA	8	2	1,5	10,0	0
PARAGUAY	66	11	8,1	1.994,8	7,2
PERU	75	15	11,1	3.214,2	11,6
URUGUAY	7	7	5,2	481,2	1,7
VENEZUELA	42	2	1,5	125,2	0,5

CARACTERÍSTICAS DE LOS PROYECTOS CONCLUIDOS

Casi la mitad de los proyectos concluidos (45%) son obras del sub-sector carretero, y respecto al monto de inversión, alcanzan al 40% del conjunto. Las obras concluidas de interconexión energética representan cerca del 14% de los concluidos, sin embargo requirieron más del 30% del monto total ejecutado.

Sub-sectores de los proyectos concluidos

en N° de proyectos, millones de US\$ y %

	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de Inversión	% Inversión
Aéreo	6	5,2	168,3	0,6
Carretero	52	45,2	10.490,6	40,2
Ferrovionario	8	7,0	3.238,0	12,4
Fluvial	7	6,1	55,0	0,2
Marítimo	6	5,2	585,0	2,2
Pasos de Frontera	11	9,6	75,5	0,3
Generación Energética	7	6,1	3.324,0	12,7
Interconexión Energética	16	13,9	8.176,4	31,3
Interconexión de comunicaciones	2	1,7	0,0	0,0
TOTAL	115	100	26.112,8	100

El 82% de las obras concluidas fueron financiadas con fondos públicos. En términos de monto de inversión, el sector público aportó un 65%. El sector privado financió el 11% de los proyectos, por el mismo porcentaje de monto de inversión. Las iniciativas público-privadas financiaron el 7% de los proyectos, pero su aporte fue del 23% de todo el monto invertido.

Tipo de financiamiento de los proyectos concluidos

en N° de proyectos, millones de US\$ y %

	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de Inversión (millones de US\$)	% Inversión
Privado	13	11,3	3.026,0	11,6
Público	94	81,7	17.019,0	65,2
Público/Privado	8	7,0	6.067,8	23,2
TOTAL	115	100	26.112,8	100

Los proyectos concluidos son en su gran mayoría nacionales (83%) siendo el resto binacionales. La relación aumenta respecto del monto de inversión, donde la participación nacional alcanza el 94%.

Dimensión territorial de los proyectos

en N° de proyectos, millones de US\$ y %

	N° Proyectos	% Proyectos	Monto de Inversión (millones de US\$)	% Inversión
Nacional	95	82,6	24.586,1	94,2
Binacional	20	17,4	1.526,6	5,8
TOTAL	115	100	26.112,8	100

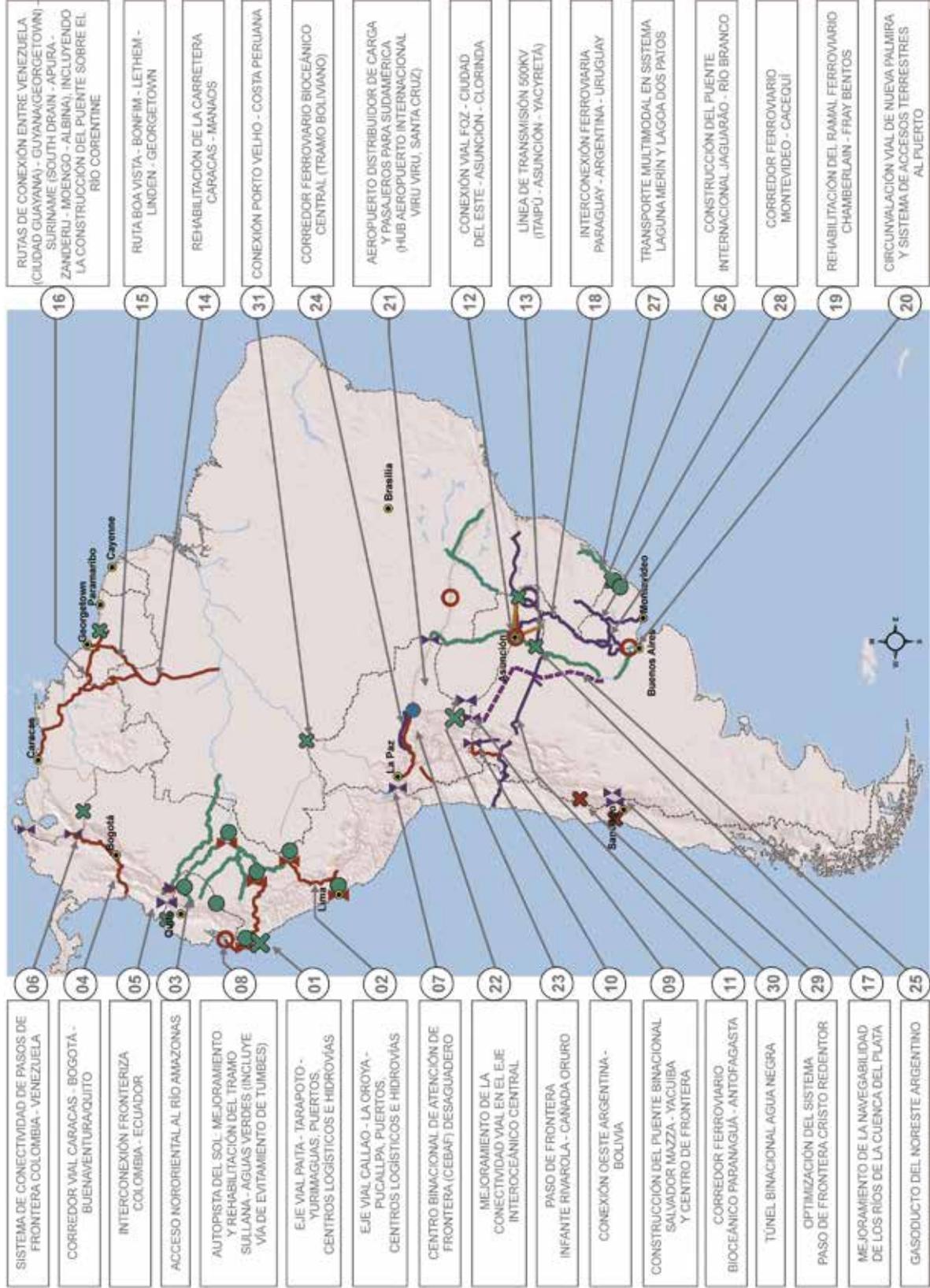
Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

La API es un conjunto acotado de proyectos estratégicos y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. Esta Agenda está compuesta por “proyectos estructurados”. Los proyectos estructurados consolidan redes de conectividad física con alcance regional, y se encuentran localizados en los diferentes Ejes de Integración y Desarrollo. Estos proyectos involucran uno o más proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, denominados a los fines de esta Agenda “proyectos individuales”.

Desde su creación en 2011, la API se encuentra conformada por los mismos 31 proyectos estructurados. Las variaciones que se han registrado en este período en cuanto a la cantidad de proyectos, corresponden a los proyectos individuales. Un dinamismo relativamente mayor se encuentra si se considera la inversión estimada de las obras, que aumentó entre 2012 y 2015 un 22% (de US\$ 17.261 millones a US\$ 21.135,4 millones)

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración posee 31 proyectos estructurados, compuestos por 103 proyectos individuales de la Cartera del COSIPLAN, por una inversión estimada total de US\$ 21.136 millones. La API implica por lo tanto el 17% de los proyectos de toda la Cartera del COSIPLAN, y el 12% de su inversión estimada [1]

¹ La Cartera de Proyectos del COSIPLAN está conformada por 593 proyectos de integración física, por una inversión estimada total de US\$ 182.436 millones.



06 SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA

04 CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA/QUITO

05 INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR

03 ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS

08 AUTOPISTA DEL SOL - MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)

01 EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS

02 EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS

07 CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO

22 MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

23 PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO

10 CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA

09 CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA

11 CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA

30 TUNEL BINACIONAL AGUA NEGRA

29 OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO RECENTOR

17 MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA

25 GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO

16 RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUAYANA(GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERU - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RIO CORENTINE

15 RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN

14 REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS

31 CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA

24 CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)

21 AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMERICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)

12 CONEXIÓN VIAL FQZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA

13 LINEA DE TRANSMISIÓN 500KV (ITAIPU - ASUNCIÓN - YACYBETÁ)

18 INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY

27 TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERIN Y LAGOA DOS PATOS

26 CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RIO BRANCO

28 CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ

19 REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS

20 CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO

Proyectos Estructurados de la API

en millones de US\$

API	Eje	Nombre	Inversión Estimada	Países	Etapas
1	AMA	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	381,6	PE	
2	AMA	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	2.761,8	PE	
3	AMA	ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS	61,8	BR - CO - EC - PE	
4	AND	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO	3.350,0	CO - EC - VE	
5	AND	INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR	287,8	CO - EC	
6	AND	SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA	16,0	CO - VE	
7	AND	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO	29,9	BO - PE	
8	AND	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - ÁGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)	574,5	PE	
9	CAP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	45,0	AR - BO	
10	CAP	CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA	477,0	AR - BO	
11	CAP	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA	5.325,2	AR - BR - CH - PY	
12	CAP	CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA	774,2	AR - BR - PY	
13	CAP	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)	852,0	BR - PY	
14	GUY	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS	407,0	BR - VE	
15	GUY	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN	250,0	BR - GU	
16	GUY	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	301,8	GU - SU - VE	
17	HPP	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA	1.170,0	AR - BO - BR - PY - UY	
18	HPP	INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	277,3	AR - PY - UY	
19	HPP	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	100,0	UY	
20	HPP	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	15,0	UY	
21	IOC	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)	20,0	BO	
22	IOC	MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL	420,0	BO - BR	
23	IOC	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO	1,9	BO - PY	
24	IOC	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)	6,7	BO	
25	MCC	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	1.600,0	AR - CH	
26	MCC	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	1.000,0	AR - BO	
27	MCC	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR	272,0	AR - CH	
28	MCC	CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ	139,9	BR - UY	
29	MCC	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO	93,5	BR - UY	
30	MCC	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS	38,2	BR - UY	
31	PBB	CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA	85,4	BR - PE	
TOTAL			21.136		

¿CUÁLES FUERON LOS RESULTADOS DE LA ACTUALIZACIÓN DE LA API EN 2015?

Reuniones virtuales

Al igual que en el caso de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, por primera vez se realizaron reuniones virtuales para los Grupos Técnicos Ejecutivos de Actualización de los Proyectos de la Cartera y de la API. Las reuniones fueron convocadas por cada Eje de Integración y Desarrollo y fueron realizadas mediante una herramienta de videoconferencia online.

Al cierre de este informe el 85% de los proyectos se encuentran actualizados a 2015 (88 de 103)^[1] en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

Diagnóstico de la situación de los proyectos de la API

De acuerdo a lo reportado en la sección relativa al Comité Coordinador del COSIPLAN, durante 2015 los países realizaron una revisión del estado de situación de los proyectos de la API, considerando los proyectos estructurados e individuales, con el objetivo de identificar problemas o dificultades para el avance o concreción de los mismos^[2].

Variación de la API entre 2014 y 2015

Como ya se comentó, la API mantiene una relativa estabilidad en cuanto a la cantidad de proyectos, sin embargo en el último año se produjeron algunas modificaciones.

Respecto al 2014, los proyectos individuales aumentaron de 100 a 103, ya que el Eje Andino sumó dos proyectos, y el Amazonas uno

Este incremento se debe al desdoblamiento del proyecto Mejoramiento de la Navegabilidad del Río Napo en dos proyectos (Tramo Ecuador y Tramo Perú), y del proyecto Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación del Tramo Sullana - Aguas Verdes (Incluye Vía de Evitamiento de Tumbes) en tres proyectos:

- Construcción de la Segunda Calzada en la Carretera Sullana – Tumbes – Dv. Variante Internacional
- Rehabilitación y Construcción de Puentes en la Carretera Sullana – Tumbes - Dv. Variante Internacional
- Construcción de la Vía de Evitamiento de Tumbes

Respecto al monto total de inversión estimada de la API, la misma se redujo de US\$ 21.173 millones en 2014 a US\$ 21.136 millones en 2015

De acuerdo al siguiente detalle, algunos Ejes incrementaron sus montos de inversión y en otros bajaron. Esto se debe a que a medida que los proyectos van avanzando en su ciclo de vida, se alcanza una mayor precisión sobre las inversiones necesarias para llevarlos a cabo.

1 - Fecha de corte de la información al 18 de agosto de 2015.

2 - Para mayor información sobre esta actividad visitar la sección correspondiente al Comité Coordinador del COSIPLAN.

Evolución de la API entre 2012 y 2015 por Eje

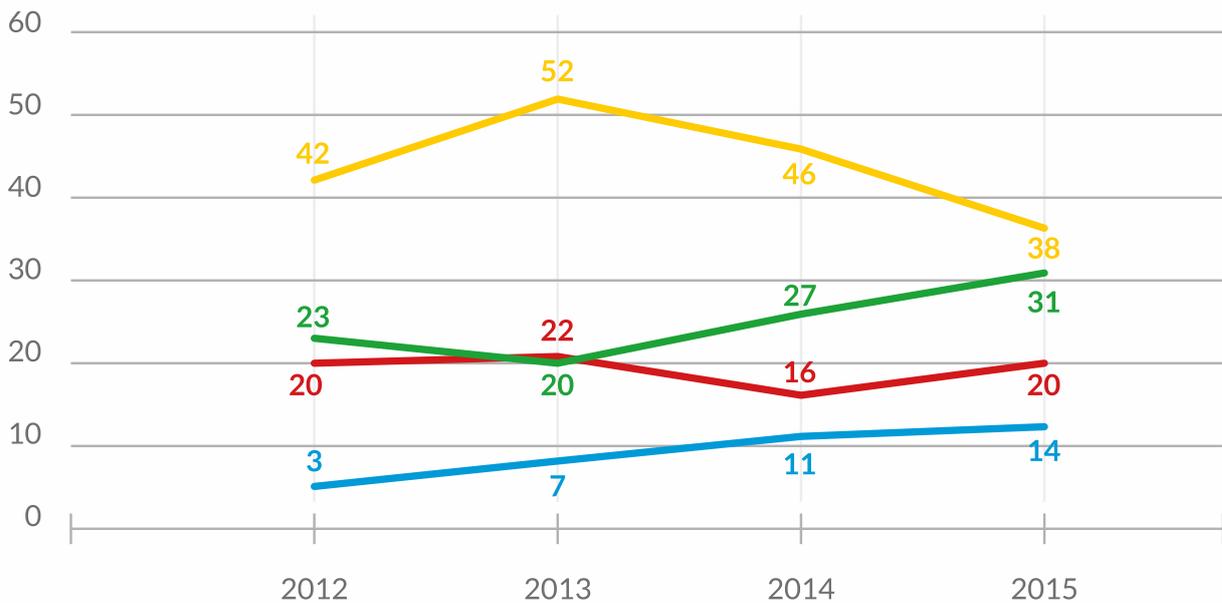
en N° de proyectos, millones de US\$

	N° Proyectos Estructurados	% Proyectos Estructurados	N° Proyectos Individuales		% Proyectos Individuales		Inversión Estimada		% de Inversión (del Eje respecto del total)	
			2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
AMA	3	9,7	26	27	26,0	26,2	3.286,5	3.205,2	15,5	15,2
AND	5	16,1	11	13	11,0	12,6	4.137,4	4.258,2	19,5	20,1
CAP	5	16,1	18	18	18,0	17,5	7.250,4	7.473,4	34,2	35,4
GUY	3	9,7	6	6	6,0	5,8	958,8	958,8	4,5	4,5
HPP	4	12,9	16	16	16,0	15,5	1.862,3	1.562,3	8,8	7,4
IOC	4	12,9	7	7	7,0	6,8	460,1	448,6	2,2	2,1
MCC	6	19,4	15	15	15,0	14,6	3.131,8	3.143,6	14,8	14,9
PBB	1	3,2	1	1	1,0	1,0	85,4	85,4	0,5	0,4
TOTAL	31	100	100	103	100,0	100,0	21.172,6	21.135,4	100,0	100,0

Al considerar las etapas de los proyectos individuales en el período 2012-2015, se evidencia la evolución de los mismos en el incremento de los proyectos en ejecución y los proyectos concluidos, y en la reducción de los proyectos en pre-ejecución.

Evolución de la API entre 2012 y 2015 por etapa

en N° de proyectos individuales



¿CUÁL ES EL ESTADO ACTUAL DE LA API?

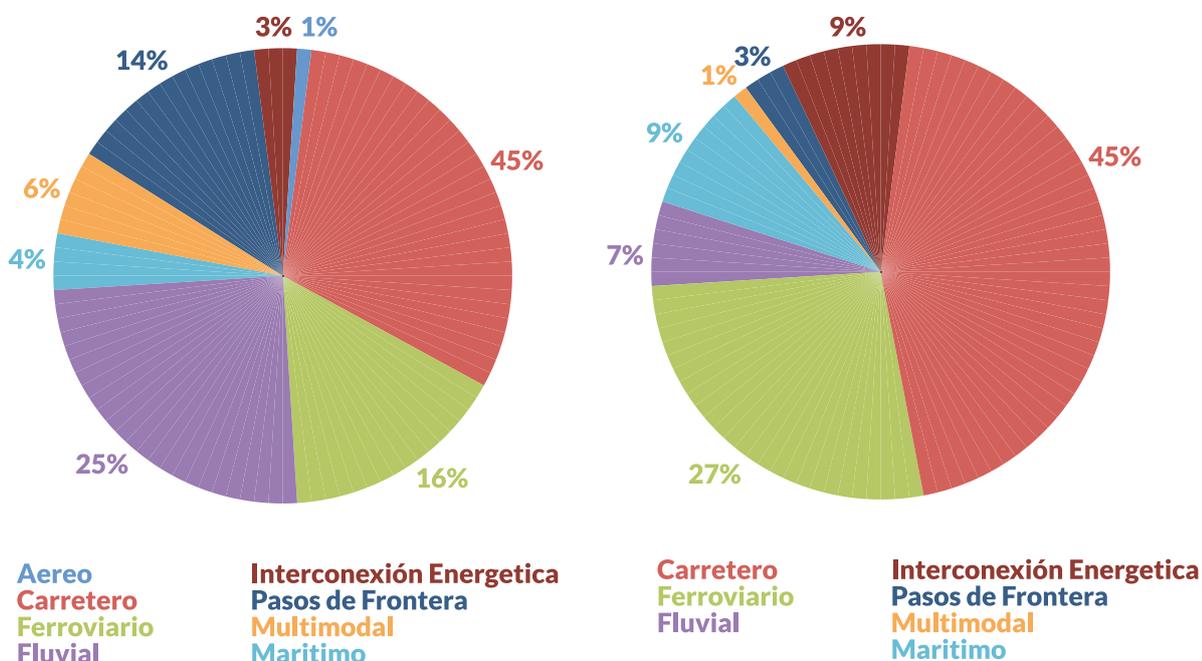
Sectores y sub-sectores

Tal como se ha explicado, la API es esencialmente un portafolio de proyectos cuyo objetivo es mejorar la conectividad física regional. Desde este punto de vista, no es de extrañar su concentración en materia de transporte en sus diferentes modalidades. En efecto, el 97% de los proyectos individuales de la API corresponden al mencionado sector y demandan el 91% de la inversión estimada total. El restante 3% pertenece al sector energía con un inversión estimada del 9%. En el caso de estos últimos, si bien es bajo el número de proyectos, demandan una considerable inversión en función de su alcance y características técnicas.

En cuanto a la composición sub-sectorial de los proyectos individuales, se observa que los proyectos carreteros representan un 31% de la API y demandan cerca de la mitad de la inversión estimada total (45%). Los proyectos fluviales constituyen casi un cuarto de los proyectos API y demandan sólo el 7% del monto de inversión estimada de la Agenda. De manera similar, los proyectos de pasos de frontera representan un 14% en número de proyectos, y solamente requieren un 3% de la inversión estimada total de la API. Por su parte, los proyectos ferroviarios, siendo el 16% en número de proyectos, implican una inversión estimada del 26%, debido a la naturaleza de las obras.

Sub-sectores de los proyectos individuales de la API

En % del N° de Proyectos y % de Inversión Estimada



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA API

Como parte del Plan de Trabajo 2014, los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN y de la API, y comunicar mejor sus avances y resultados. Esto se tradujo en los siguientes trabajos: (i) ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos; (ii) descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra; (iii) indicadores de resultados para los proyectos concluidos; (iv) aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos; y (v) indicadores de avance de la API.

Los descriptores permiten identificar de manera homogénea las metas de cada proyecto individual, reportar de forma agregada características técnicas relevantes, y producir indicadores de los proyectos por país, grupo de proyectos o Ejes de Integración y Desarrollo. Estos campos de información se encuentran divididos en "Principales" y "Secundarios" y se aplican principalmente a los proyectos en etapa de pre-ejecución y ejecución.

A continuación, se presenta la información técnica de los proyectos de la API a partir de los datos incorporados por los países en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN.

SUB-SECTOR AÉREO

- La ampliación de 1 aeropuerto para carga y pasajeros

SUB-SECTOR CARRETERO

- La pavimentación, rehabilitación, mejoramiento y readecuación de **más de 7.935 km de corredores viales**
- La construcción de **dos circunvalaciones viales**, una de 8,5 km y otra de 46,1 km
- La construcción de **una vía de evitamiento** compuesta por 18.65 km de carretera de doble calzada, 2 intercambios viales, 2 pasos a desnivel y 2 puentes
- La optimización de **un nodo vial**
- La construcción de **un empalme y una rotonda de bifurcación**
- La adecuación de calles urbanas para el acceso directo a un puerto
- La construcción de **2 túneles**, uno de los cuales es binacional y de 13,9 km
- La construcción, rehabilitación o mejoramiento de **57 puentes**, entre los cuales se encuentran: un puente bimodal, uno de 1.084 m, uno de 760 m, uno de 400 m, uno de 80 m, uno de 71 m, uno de 30 m y un puente que incluye un patio de cargas

SUB-SECTOR FERROVIARIO

- La construcción y rehabilitación de **más de 7.154,4 km de corredores ferroviarios**

SUB-SECTOR FLUVIAL

- La modernización y construcción de **4 puertos fluviales**
- La construcción de **2 terminales portuarias fluviales**
- La adecuación y/o construcción de **12 muelles**
- El mejoramiento de la navegabilidad de **8.508 km de vías fluviales**
- El dragado, la adecuación de corredores y obras complementarias de **2 lagunas y sus afluentes**
- La implementación de un **sistema de predicción de niveles**

SUB-SECTOR MARÍTIMO

- La modernización y ampliación de **4 puertos marítimos**

SUB-SECTOR MULTIMODAL

- La construcción de **6 centros logísticos de transferencia**, uno de los cuales es de 277 ha y otro de 150 ha

SUB-SECTOR PASOS DE FRONTERA

- Diseño de **1 sistema de control de gestión** compuesto por Estaciones de Gestión interconectadas
- La construcción y mejoramiento de 12 centros de control y de atención de frontera, en los cuales se incluye:
 - 1 centro de control integrado de frontera con cabecera única y obras complementarias de 1.031 m²
 - 1 centro de frontera de 20 ha, uno de 24,8 ha, uno de 32 ha y uno de 47 ha
 - 3 centros binacionales

SUB-SECTOR INTERCONEXIÓN ENERGÉTICA

- El mejoramiento de **dos líneas de transmisión de 500 kv por 710,9 km**
- La construcción de **un gasoducto troncal de 1.500 km** y 24 pulgadas de diámetro

LOS PROYECTOS CON MAYOR INVERSIÓN ESTIMADA

Los diez proyectos individuales que más financiamiento requieren de toda la API suman aproximadamente el 62% de todo el monto previsto para las obras de la Agenda.

De los primeros cinco, dos se encuentran en el Eje de Capricornio y dos en el Eje Andino. La mayoría de ellos se encuentra en ejecución. Siete de los diez tienen financiamiento público, dos son proyectos con financiamiento privado y sólo uno se financia con iniciativas mixtas.

Proyectos individuales de la API con mayor inversión estimada

en millones de US\$

Cód.	Nombre	Tipo de financiamiento	Etapa	Inversión estimada	Países	Fecha estimada de finalización
CAP29	CONSTRUCCIÓN DE LA FERROVÍA CIUDAD DEL ESTE - ÑEEMBUCÚ	PÚBLICO		2.800,0	PY	E ne-22
AND07	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - BUENAVENTURA	PÚBLICO		1.791,0	CO	Ago-26
MCC110	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	PÚBLICO		1.600,0	AR - CH	Dic-22
AND05	CORREDOR VIAL BOGOTÁ - CÚCUTA	PÚBLICO		1.559,0	CO	Dic-40
CAP53	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO TRAMO PARANAGUÁ - CASCAVEL Y VARIANTE FERROVIARIA ENTRE GUARAPUAVA E INGENIERO BLEY	PÚBLICO		1.500,0	BR	ND
MCC68	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	PÚBLICO/PRIVADO		1.000,0	AR	Dic-22
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	PRIVADO		883,5	PE	Ene-16
HPP19	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO TIETÉ	PÚBLICO		800,0	BR	Feb-17
AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	PRIVADO		704,8	PE	Mar-18
CAP18	CONCESIÓN MEJORAMIENTO DE LAS RUTAS N° 2 Y 7 (ASUNCIÓN - CIUDAD DEL ESTE)	PRIVADO		500,0	PY	Dic-20
TOTAL				13.138,3		

PERFIL PRE-EJECUCIÓN EJECUCIÓN CONCLUIDO

La Construcción de la Ferrovía Ciudad del Este - Ñeembucú es el proyecto individual con mayor inversión de toda la API. Junto con el Corredor Ferroviario Bioceánico Tramo Paranaguá - Cascavel y Variante Ferroviaria entre Guarapuava e Ingeniero Bley (quinto proyecto individual en monto de inversión), pertenecen al Eje de Capricornio y forman parte de una de las conectividades más desafiantes de la API: el Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá - Antofagasta. Este proyecto API es el primero con mayor inversión de toda la Agenda. El corredor ferroviario aspira a brindar la posibilidad de movilizar cargas a lo ancho del continente desde la costa brasileña en el Atlántico hasta la costa chilena en el Pacífico, pasando por Paraguay, Argentina y Bolivia.

El Corredor Vial Bogotá - Buenaventura es el segundo proyecto individual de la API por monto de inversión. Junto con el Corredor Vial Bogotá - Cúcuta (cuarto proyecto individual en monto de inversión), pertenecen al Eje Andino y forman parte del proyecto estructurado Corredor Vial Caracas - Bogotá - Buenaventura / Quito (US\$ 3.350 millones). Este proyecto API es el segundo con mayor inversión de toda la Agenda. Este corredor puede conectar los Océanos Pacífico y Atlántico, articulado con vías fluviales y proyectos multimodales, presentando una alternativa al Canal de Panamá para el flujo de bienes.

El tercer proyecto individual de la API con mayor inversión estimada pertenece al Eje MERCOSUR-Chile y es el Túnel Binacional Agua Negra. Es el único túnel incluido en la API, y se trata de una importante obra de ingeniería debido a su solución técnica (dos túneles paralelos, uno para cada sentido de circulación), su longitud (14 km), y la altura sobre el nivel del mar en la cual se desarrollará la conexión (4.085 m.s.n.m.)

El sexto proyecto individual con mayor monto de inversión estimada pertenece también al Eje MERCOSUR-Chile y es el Gasoducto del Noreste Argentino. Esta obra de grandes dimensiones cuenta con una longitud de 1.500 km, incluyendo el Gasoducto Troncal y los Ramales Provinciales. El gasoducto fortalecerá la matriz energética de Argentina vinculando las reservas de gas ubicadas en el norte argentino y en Bolivia, con las zonas de mayor consumo del país.

Entre los últimos puestos de los 10 proyectos con mayor inversión estimada, se encuentran 2 proyectos del Eje del Amazonas que pertenecen al proyecto estructurado Eje Vial Callao - La Oroya - Pucallpa, Puertos, Centros Logísticos e Hidrovías. Este proyecto API, con una inversión estimada de US\$ 2.761 millones, es el tercero con mayor inversión de toda la Agenda. Todos los proyectos individuales que lo componen son de Perú. El propósito de este proyecto API es conectar a través del puerto del Callao diferentes destinos del Océano Pacífico, y posibilitar un acceso a Manaus (Brasil) a través del Río Amazonas y al Océano Atlántico.

Los 5 proyectos estructurados de la API con mayor inversión estimada

en millones de US\$

Api	Nombre	Eje	Inversión Estimada	Países	Fecha Estimada de Finalización
11	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA	CAP	5.325	AR - BR - CH - PY	E ne-22
4	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO	AND	3.350	CO - EC - VE	Ago-26
2	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS	AMA	2.762	PE	Dic-22
25	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA	MCC	1.600	AR - CH	Dic-40
17	MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA	HPP	1.170	AR - BO - BR - PY - UY	ND
26	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	MCC	1.000	AR - BO	Dic-22

ESTADO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA API

Los proyectos individuales concluidos representan el 14% de la API y se distribuyen en todos los Ejes, a excepción de la Hidrovía Paraguay-Paraná y Perú-Brasil-Bolivia. Las inversiones realizadas desde la creación de la API para los proyectos individuales concluidos, se concentran en el Eje del Amazonas y de Capricornio.

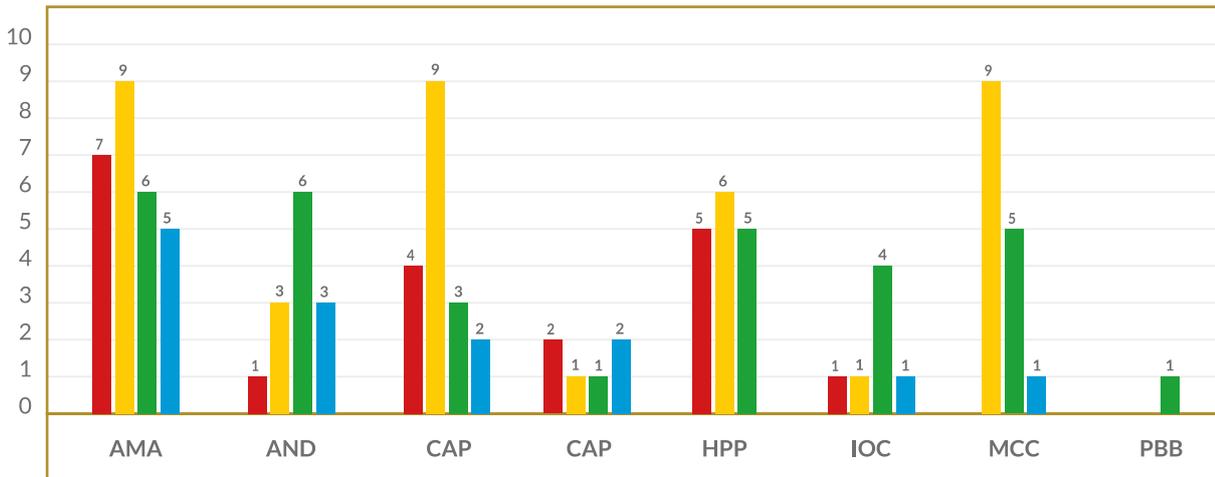
En el Eje de Capricornio existe una gran cantidad de proyectos en perfil y pre-ejecución, tanto en número de proyectos como en inversión requerida, seguido por el Eje MERCOSUR-Chile.

Actualmente, el Eje Andino y el Amazonas son los Ejes con más proyectos e inversiones en ejecución, seguidos por el Eje MERCOSUR-Chile y el de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en cantidad de proyectos, y en menor medida, en montos de inversión estimada.

Los Ejes MERCOSUR-Chile y Perú-Brasil-Bolivia son los únicos que no tienen proyectos en perfil.

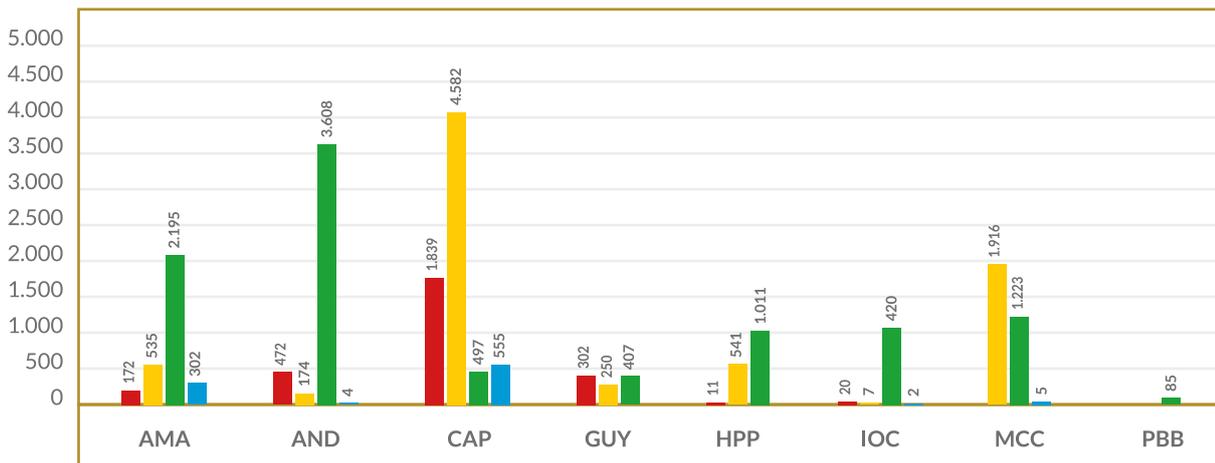
Etapas por Eje

en N° de proyectos individuales



Etapas por Eje

en millones de US\$

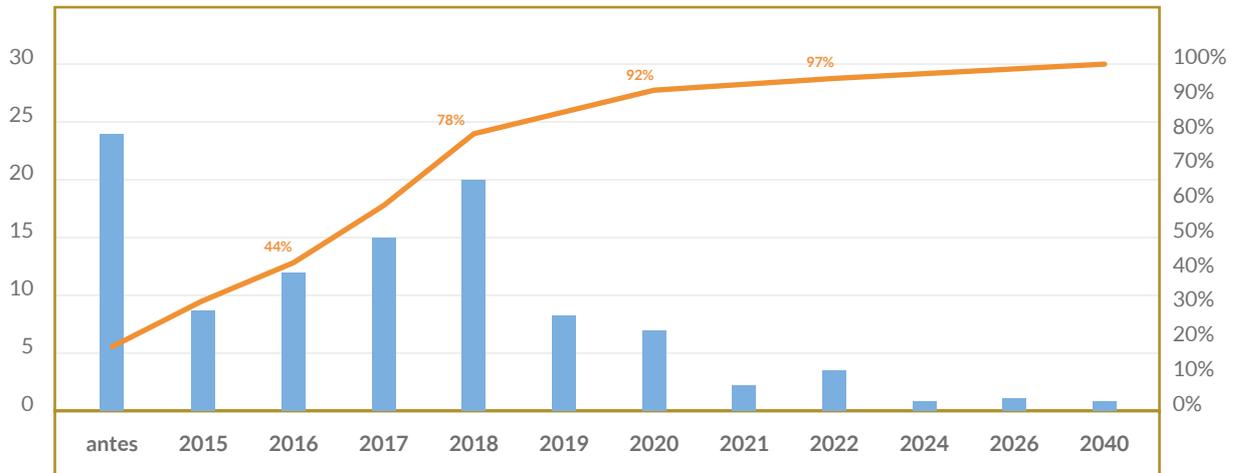


ESTIMACIÓN DE FINALIZACIÓN DE LOS PROYECTOS

Los proyectos de infraestructura suelen llevar varios años de desarrollo, desde su inicio hasta la realización de todas las acciones para completar las obras.

De los 103 proyectos de la API, 91 tienen información sobre su Programación del Ciclo de Vida, es decir sobre los detalles y el cronograma de su avance esperado. De esta información se entiende que, en promedio, los proyectos se mantienen 1 año en su etapa de perfil, casi 4 años en pre-ejecución, y poco más de 3 años para la realización de las obras. Eso significa que un proyecto promedio de la API tiene un ciclo de vida de 8 años.

Estimación de finalización de los proyectos individuales (en N° de proyectos) y estructurados (en % de proyectos) de la API por año



Si analizamos la API en su proyección hacia el futuro, cabe destacar que para 2018 se habrá finalizado casi el 80% de los proyectos individuales y se habrá ejecutado el 50% de los montos de inversión previstos. La mayoría de los proyectos estarán concluidos en 2022, plazo definido para la implementación de la API. Ese año se habrá ejecutado el 84% de la inversión estimada para toda la Agenda.

Los primeros 7 proyectos estructurados finalizarán antes de 2016, por una inversión estimada de US\$ 1.845 millones, lo que representa el 22,5% del conjunto de proyectos, y el 8,7% de las inversiones previstas para la API. Estos proyectos impactarán en las conectividades regionales de los Ejes Andino, Interoceánico Central, del Escudo Guayanés y MERCOSUR-Chile.

Metodologías de Planificación Territorial

Programas Territoriales de Integración (PTI)

¿EN QUÉ CONSISTEN LOS PROGRAMAS TERRITORIALES DE INTEGRACIÓN?

El Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) del COSIPLAN incluye la definición de una metodología para la formulación de Programas Territoriales de Integración (PTI) asociados a los proyectos de la API, y la formulación de los mismos.

Los PTIs consisten en la identificación e implementación de un conjunto de acciones complementarias a los proyectos de la API con el objetivo de potenciar su impacto en el desarrollo de los territorios involucrados, considerando aspectos económicos, sociales y ambientales.

Los PTIs tienen como objetivo avanzar sobre otros aspectos de la planificación territorial, a fin de 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. Los estudios técnicos y las herramientas metodológicas desarrolladas (IPrLg y EASE, entre otras) sirven de insumo para la formulación de estos programas.

¿CUÁLES SON SUS CONCEPTOS PRINCIPALES?

Durante 2012 y 2013 se realizaron trabajos orientados a definir los lineamientos generales para la elaboración de estos Programas. Con este propósito, se seleccionaron dos proyectos de la API como casos de estudio para la elaboración de esta propuesta (el Túnel Binacional de Agua Negra y el Corredor Ferroviario Montevideo – Cacequí). En la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) sobre PTIs realizada en Buenos Aires en 2013, se analizó el documento “PTI, lineamientos conceptuales para su formulación”, el cual fue aprobado por los Ministros del COSIPLAN en su Cuarta Reunión Ordinaria ese mismo año.

PRINCIPALES ASPECTOS PARA LA FORMULACIÓN DE PTIS

- La definición del objetivo que oriente las acciones del PTI, de manera concertada entre los países involucrados en el proyecto API, constituye el principal aspecto para la formulación del programa.
- La identificación del área de influencia del proyecto API y el área de acción del PTI, acotada a los objetivos consensuados, es otro aspecto relevante en la formulación del PTI.
- Las metodologías de planificación territorial desarrolladas en IIRSA/COSIPLAN son herramientas importantes para la identificación de problemas, dificultades y oportunidades que serán abordadas por el PTI.
- El carácter multisectorial y territorial de los PTIs exige tanto la participación de diferentes niveles de gobierno, como la construcción de alianzas con el sector privado y otros actores clave, para lo cual se elabora un Plan de Participación.
- El PTI es un programa de acciones que requiere seguimiento de su implementación y un sistema de monitoreo que incluye asignación de recursos y responsabilidades, plazos definidos para su ejecución y un modelo de gestión.

Los Ministros incluyeron en el Plan de Trabajo 2014 la tarea de aplicar en forma piloto estos lineamientos a proyectos de la API seleccionados por los países.

Debido al interés de Argentina y Chile de profundizar el trabajo bilateral en temas de integración, ambos países propusieron la formulación de un PTI asociado al Proyecto de la API “Túnel Binacional de Agua Negra”. Esta actividad se incluyó en el Plan de Trabajo de COSIPLAN para 2014-2015.

¿CUÁLES FUERON LOS PRIMEROS PASOS PARA LA FORMULACIÓN DEL PTI AL TÚNEL BINACIONAL DE AGUA NEGRA?

Las Coordinaciones Nacionales de Argentina y Chile, con la asistencia técnica del CCT, iniciaron en agosto de 2014 la tarea de formulación de un PTI asociado al Túnel. Los primeros pasos consistieron en la definición del objetivo y el área de acción del PTI, así como la elaboración de un plan de trabajo para la formulación del mismo.

Objetivo y área de acción del PTI asociado al Túnel Binacional de Agua Negra

- El objetivo del PTI es contribuir a la consolidación alternativa de conectividad entre Argentina y Chile e impulsar el potencial productivo y de generación de servicios de la región, identificando proyectos y acciones que promuevan: el desarrollo sustentable, la integración tanto interna como internacional, y el ordenamiento territorial.
- El Área de Acción Directa incluye las Provincias de San Juan y La Rioja de Argentina y la Región de Coquimbo en Chile. El Área de Acción Indirecta incluye las Provincias de Córdoba y Santa Fe de Argentina.

Área de Acción Directa e Indirecta del PTI



El Plan de Trabajo del PTI fue elaborado, coordinado e implementado por las Coordinaciones Nacionales COSIPLAN-IIRSA de Argentina y Chile con la participación activa del Equipo de Trabajo Ampliado

El Equipo de Trabajo Ampliado se encuentra conformado por las Coordinaciones Nacionales de ambos países, y los órganos de gobierno nacional y regional/provincial involucrados en la aplicación. El proceso de formulación del PTI fue apoyado por un equipo de Asistencia Técnica.

PLAN DE TRABAJO PARA LA FORMULACIÓN DEL PTI TÚNEL BINACIONAL DE AGUA NEGRA

ETAPA 0: Preparatoria

- Taller Binacional de Buenos Aires (noviembre de 2014)
- Documento de Base y 1ª Versión del Plan de Participación

ETAPA 1: Análisis del Contexto General

- Diagnóstico Integrado y versión final del Plan de Participación
- Taller Binacional de Coquimbo (marzo de 2015)

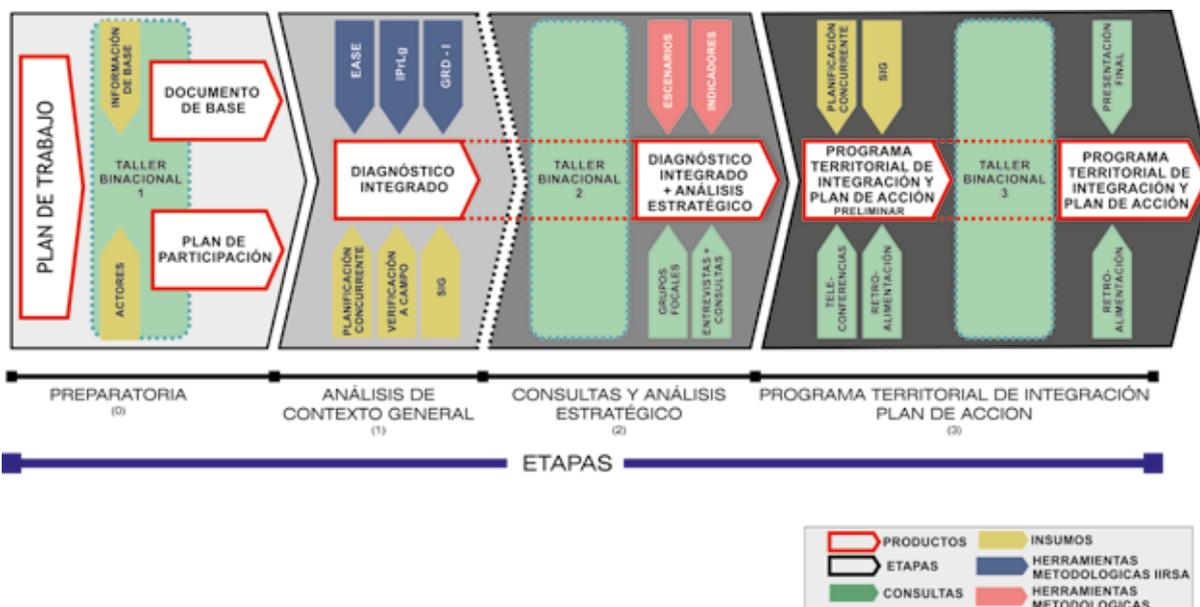
ETAPA 2: Consulta y Análisis Estratégico

- Reuniones de Grupos Focales y Talleres Regionales (abril 2015)
- Análisis Estratégico

ETAPA 3: Programa Territorial de Integración y Plan de Acción

- PTI y Plan de Acción
- Taller Binacional de San Juan (octubre de 2015)

Flujo metodológico para la formulación del PTI



¿CUÁLES FUERON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS PARA LA FORMULACIÓN DEL PTI?

Durante el 2014 se realizó el **Primer Taller Binacional** (Buenos Aires, noviembre 2014) en el cual se conformó el Equipo de Trabajo Ampliado, se aprobó el plan de trabajo y se acordaron los lineamientos del Plan de Participación.



Taller Binacional Buenos Aires, Noviembre 2014

El Plan de Participación tuvo como objetivo facilitar la interacción entre el Equipo de Trabajo Ampliado y los expertos y actores locales, identificando las diversas percepciones y opiniones de los grupos de interés sobre los escenarios futuros asociados a la construcción y funcionamiento del Túnel.

Un elemento central para avanzar en la formulación del PTI fue la elaboración del **Diagnóstico Integrado**. El objetivo de este documento consistió en caracterizar el territorio del Área de Acción del PTI en las siguientes dimensiones: infraestructura, aspectos biofísicos, socio-territoriales, socio-culturales, económicos y productivos; y amenazas naturales.

En el primer trimestre de 2015 se realizó el **Segundo Taller Binacional** (La Serena, marzo 2015). En este taller se definieron los Ejes Estratégicos; se programaron las actividades de participación; y se identificaron las primeras acciones a ser incluidas en el PTI.



Taller Binacional La Serena, Marzo 2015

Los Ejes Estratégicos son aspectos relevantes que permiten explicar y describir la dinámica territorial del área de acción del PTI, considerando la implementación del Túnel. Los Ejes Estratégicos y sus Factores Transversales ordenan los planes, programas y proyectos incluidos en el PTI.

EJES ESTRATÉGICOS

- Conectividad física
- Identidad y patrimonio cultural
- Sostenibilidad ambiental
- Dinámica demográfica (rural y urbana)
- Actividades económico-productivas
- Amenazas (naturales y antrópicas)

FACTORES TRANSVERSALES

- Fortalecimiento de capacidades
- Desarrollo e innovación
- Marco normativo

A partir de la identificación de estos Ejes, se inició el trabajo de **Análisis Estratégico**, el cual tuvo el propósito de analizar anticipadamente las oportunidades y restricciones que plantea en el territorio la implantación del Túnel. Como parte de este trabajo se realizaron **talleres regionales y reuniones de grupos focales**, lo cual permitió identificar planes, programas y proyectos que integran el PTI.

El Plan de Acción del PTI contiene los planes, programas y proyectos del PTI, ordenados por Ejes Estratégicos, que se implementarán durante la primera fase del PTI

El Taller Binacional Final del Equipo Ampliado se realizó el 18 y el 19 de noviembre en Buenos Aires, con el objetivo de completar la formulación del PTI y su Plan de Acción.

Los resultados de este trabajo se reflejan en el documento “Programa Territorial de Integración y Plan de Acción del Túnel Binacional de Agua Negra” que se presentará a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su Sexta Reunión Ordinaria (Montevideo, 3 de Diciembre de 2015).

Para más información sobre este tema visitar www.iirsa.org/pti.asp

REUNIONES REALIZADAS



EL TÚNEL BINACIONAL DE AGUA NEGRA EN EL PROCESO DE INTEGRACIÓN FÍSICA ENTRE ARGENTINA Y CHILE

Argentina y Chile cuentan con un amplio marco institucional de consolidación de la integración bilateral plasmado en el Acuerdo de Paz y Amistad de 1984, ratificado en 2010 mediante el Tratado de Maipú de Integración y Cooperación, así como los acuerdos y protocolos complementarios. A partir del reimpulso que se dio a este Tratado en 2014, ambos países analizaron el Plan Maestro de Pasos de Frontera, y decidieron ampliar el programa de inversiones de 13 a 26 pasos fronterizos priorizados. El objetivo es mejorar la conectividad territorial y considerar la conveniencia de implementar controles integrados de frontera para agilizar su funcionamiento. El Paso Internacional Agua Negra forma parte del listado original, y su importancia estratégica para la conectividad binacional fue reforzada en el marco de estos nuevos acuerdos. Este paso se halla ubicado en la frontera argentino-chilena a 4.765 msnm, sirviendo de vínculo entre las ciudades de San José de Jáchal, en la Provincia de San Juan (Argentina), y Vicuña, en la Región de Coquimbo (Chile).

Considerando que el camino actual no es apto para el transporte de carga, y sólo es transitable entre los meses de noviembre y comienzos de abril, el Paso Internacional permanece cerrado durante siete meses del año. Para resolver esta dificultad, es que se proyecta la construcción de un Túnel Binacional. El túnel bajaría la altura máxima del cruce a una cota de 3.620 msnm en el portal chileno y a 4.085 msnm en el portal argentino. La solución técnica seleccionada comprende dos túneles principales que albergan las calzadas para el tránsito vehicular unidireccional. Ambos túneles discurren semi-paralelos con una longitud aproximada de 13,9 Km y con un sistema de ventilación capaz de mantener las condiciones de higiene ambiental durante la operación y manejo de humos en caso de incendio.

El objetivo del proyecto es mejorar la conectividad física entre ambos países, aportando una solución complementaria al Paso Sistema Cristo Redentor, especialmente en momentos de congestión o cierres temporales por tormentas invernales. Adicionalmente, contribuiría a fomentar el intercambio comercial y el desarrollo turístico de la zona.

Fuente: Carta Mensual INTAL N°223, marzo 2015 www.iadb.org/intal



Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional

¿EN QUÉ CONSISTE LA METODOLOGÍA DE GESTIÓN DE RIESGOS DE DESASTRES?

El Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) del COSIPLAN establece la necesidad específica de la temática de la gestión del riesgo de desastres (GRD) para América del Sur.

Su objetivo es que los países cuenten con procedimientos claros para prevenir y reducir los efectos de eventos catastróficos (terremotos, inundaciones, deslizamientos y tsunamis) que afectan las infraestructuras suramericanas, así como establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública diseñados con metodologías de gestión de catástrofes.

Los trabajos en esta materia se realizan bajo la coordinación de Chile y con el apoyo técnico del BID a través de una Cooperación Técnica Regional. El primer paso consistió en desarrollar una Guía Metodológica que incorpora la GRD en las infraestructuras regionales planificadas e implementadas por COSIPLAN-IIRSA. Esta Guía fue presentada a los países miembros durante la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE) del COSIPLAN-IIRSA que se llevó a cabo en septiembre de 2013 en la ciudad de Santiago, Chile. Adicionalmente, durante 2014 se desarrolló el Manual de Usuario de esta Guía Metodológica para explicar con mayor detalle los lineamientos y acciones necesarias para cumplir con el objetivo del PAE. Esta Metodología fue aprobada en la reunión del GTE en octubre de 2014 en Buenos Aires, Argentina.

LINEAMIENTOS DE LA GUÍA METODOLÓGICA

FASE I: Selección de la infraestructura priorizada.

FASE II: Análisis de riesgo para infraestructura priorizada.

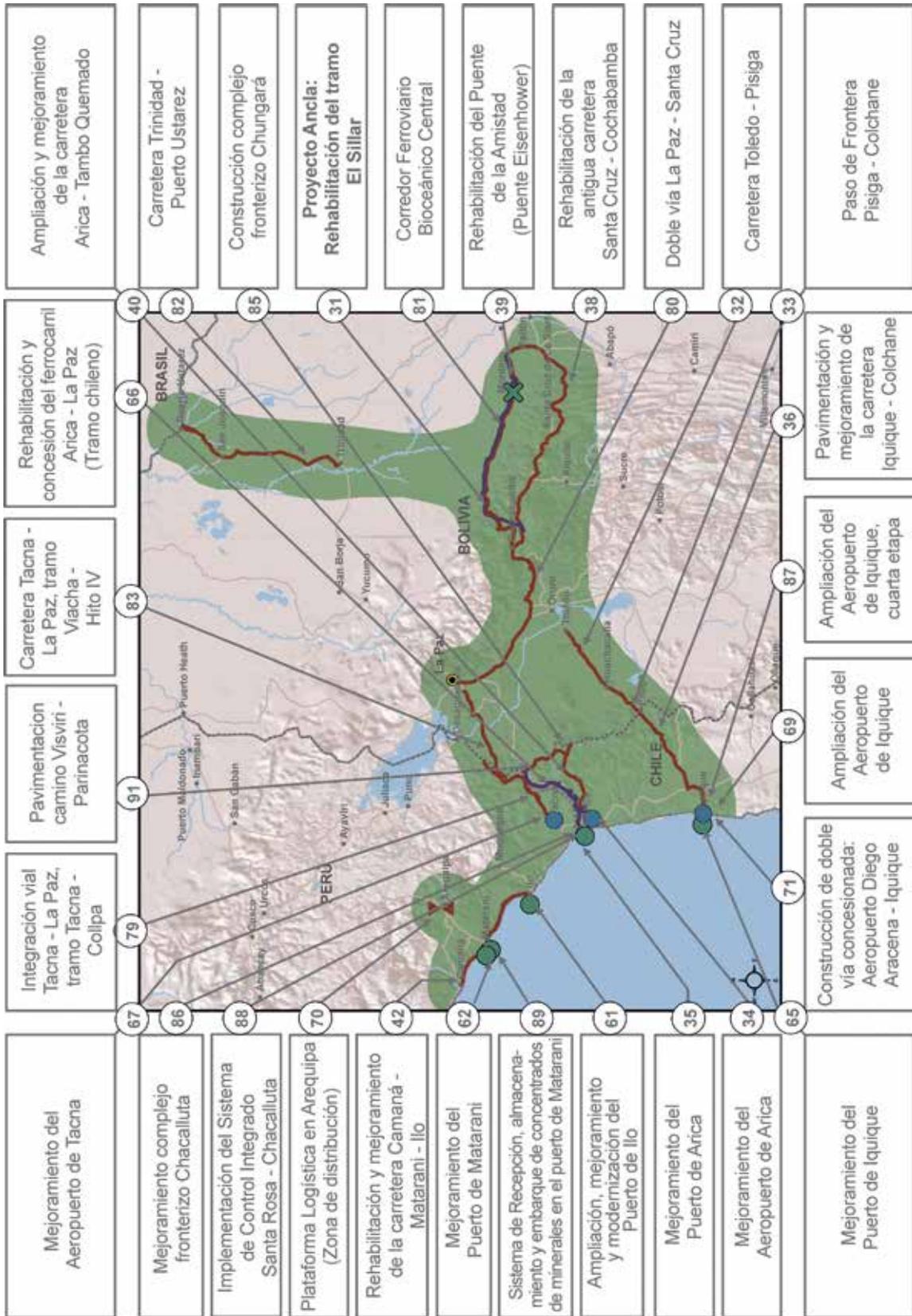
- Paso 1: Definición de indicadores de desempeño para cada una de la infraestructura;
- Paso 2: Caracterización de componentes de cada infraestructura;
- Paso 3: Definición de nivel de profundidad de los análisis de riesgo de cada infraestructura;
- Paso 4: Análisis de riesgo e identificación de posibles medidas de reducción de riesgo.

FASE III: Gestionando el riesgo. Diseño e implementación de las medidas necesarias para la reducción del riesgo, contar con planes de emergencia/contingencia y elaborar los planes de recuperación.

Como parte del Plan de Trabajo 2015, los países acordaron aplicar la Guía Metodológica en un caso piloto.

En la reunión del GTE realizada en Buenos Aires en octubre de 2014, se acordó realizar la aplicación al Grupo de Proyectos 5 del Eje Interoceánico Central. Se trata de un área geográfica expuesta a la mayor amenaza sísmica y de tsunami, concentrándose el caso piloto en el sur de Perú y norte de Chile.

Grupo de Proyectos 5 del Eje Interoceánico Central



¿CUÁLES FUERON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS PARA LA APLICACIÓN PILOTO DE LA METODOLOGÍA EN 2015?

El 19 de enero de 2015 se realizó en Santiago de Chile un primer taller técnico con el fin de presentar y generar el entendimiento común del alcance, metodología y resultados de la aplicación piloto.

En este taller se conformó un Grupo Regional de Seguimiento para brindar apoyo a esta iniciativa piloto, integrado por Representantes de Chile y Perú en GTE/GRD, puntos focales de Chile y Perú y representantes del BID, quienes gestionarán las actividades y asegurarán la calidad de los diferentes productos que serán elaborados.

Los pasos a seguir con el Grupo Regional de Seguimiento se llevan a cabo de manera secuencial y considerando los lineamientos indicados anteriormente. Durante el año 2015 se realizaron las siguientes actividades.

FASE I - IDENTIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE INTEGRACIÓN EN ZONA EXPUESTA

Se realizó de manera exhaustiva la identificación de infraestructura de integración emplazada en la zona de silencio sísmico del sur de Perú y norte de Chile, clasificándose según su pertenencia a Eje de Integración y Desarrollo, grupo de proyectos y tipo de infraestructura.

El Grupo Regional de Seguimiento seleccionó preliminarmente las siguientes infraestructuras del Grupo 5 de Proyectos del Eje Interoceánico Central:



CHILE

1. Mejoramiento Puerto de Arica
2. Mejoramiento Puerto de Iquique
3. Mejoramiento Aeropuerto de Arica
4. Aeropuerto de Iquique
5. Carretera Arica – Tambo Quemado



PERÚ

1. Puerto de Ilo
2. Puerto Matarani
3. Aeropuerto de Tacna
4. Tramo carretera Tacna-Collapa
5. Carretera Camaná-Matarani-Ilo

FASE II - ANÁLISIS DE RIESGO DE DESASTRES

Para cada una de las cinco infraestructuras seleccionadas en Chile y Perú, se llevaron a cabo de manera independiente los pasos que se detallan a continuación:

- Paso 1: Definición de indicadores de desempeño.
- Paso 2: Caracterización de sus componentes.
- Paso 3: Definición de nivel de profundidad de los análisis de riesgo.

En todos los pasos anteriores, se contó con la participación activa de representantes de instituciones gubernamentales y académicas para la búsqueda, recopilación y análisis de información tanto de amenazas, de infraestructura priorizada, sus componentes y funcionamiento.

- Paso 4: Análisis de riesgo e identificación de posibles medidas de reducción de riesgo. Como inicio al análisis, cada país seleccionó dos de las infraestructuras pre-seleccionadas. Para cada una de estas infraestructuras se identificaron previamente los componentes de mayor vulnerabilidad y que necesitarán desarrollar el análisis de riesgo:

País	Infraestructura	Componente a estudiar
 Chile	Aeropuerto de Arica	Estructura terminal de pasajeros Pista de aterrizaje Sistema de agua potable
	Puerto de Arica	Muelle (sitio 2) Edificio Administrativo Grúas móviles
 Perú	Aeropuerto de Tacna	Estructura terminal de pasajeros Pista de aterrizaje Cuartel SEI
	Puerto de Matarani	Muelle Rutas críticas de manejo de minerales, granos y ácido

Un consorcio conformado por las empresas consultoras Evaluación de Riesgos Naturales (ERN - México) y Ruben Boroschek (RBA - Chile) están realizando desde octubre 2015 un estudio de riesgo probabilista, a fin de evaluar la vulnerabilidad actual ante amenaza sísmica y tsunamis e identificar posibles medidas de reducción de riesgo. Se espera que el estudio finalice en febrero de 2016.

Al mismo tiempo, se están analizando posibilidades de lograr avances en un análisis sistémico básico para aplicarlo a diferentes grupos de proyectos.

Los resultados de estos trabajos se presentarán a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su Sexta Reunión Ordinaria (Montevideo, 3 de diciembre de 2015).

Para más información sobre este tema, visitar www.iirsa.org/grd.asp

REUNIONES REALIZADAS



LA GESTIÓN DE RIESGO DE DESASTRE EN AMÉRICA DEL SUR

América del Sur está expuesta a diferentes amenazas de origen natural debido a sus características geológicas, climáticas e hidrológicas. Una de las amenazas de mayor magnitud es la actividad sísmica que genera terremotos y tsunamis, presentándose específicamente tanto en la costa del Pacífico como en la zona sur del continente. Las inundaciones son otro evento frecuente en Sudamérica. Estas son consecuencia de anomalías climáticas, expansión urbana no planificada y la erosión y el uso no sustentable de la tierra. Por otra parte, las temperaturas extremas y sequías son cada vez más pronunciadas y frecuentes en algunas zonas de la región. Uno de los factores que causan sequías e inundaciones en los países de la región es el fenómeno del Niño-Oscilación Sur (ENOS) ¹. Se prevé que el cambio climático incrementará la probabilidad e intensidad de todos estos fenómenos.

Debido a estas amenazas y sumado a la alta exposición y vulnerabilidad de la región, los países han experimentado situaciones de desastres por fenómenos naturales de grandes magnitudes. El impacto por desastres naturales que incluye tanto las pérdidas sociales, por ejemplo de víctimas fatales, como la destrucción del acervo físico y reducción de la actividad económica, ha aumentado en la región en las últimas décadas.

Por ejemplo, entre 1980-2013, América del Sur tuvo pérdidas directas por desastres de gran magnitud en infraestructuras por un monto total de US\$ 16.500 millones, incluyendo US\$ 3.800 millones (23%) en pérdidas en el sector transporte y US\$ 640 millones (4%) en plantas eléctricas ².

Las medidas proactivas de reducción del riesgo están sustentadas por el alto nivel de rentabilidad que exhiben. Varios estudios han determinado que al invertirse US\$ 1 en reducción del riesgo, se ahorran aproximadamente entre US\$ 4 y US\$ 7 del gasto ex post, incluyendo los costos de atención a emergencia, rehabilitación y reconstrucción de infraestructuras dañadas cuando ocurran desastres (Moench et al., 2007; EIRD, 2011; ONEMI 2011). Aplicando esta teoría y si los países lograsen reducir estas pérdidas directas en un 5%, América de Sur podría ahorrar, en base al monto de pérdida total del 1980-2013 indicado anteriormente, alrededor de US\$ 850 millones del presupuesto público. Dicho monto se podría reinvertir en otros sectores prioritarios más competitivos. Si bien muchos de los países miembros reconocen dicha teoría y la importancia de la gestión del riesgo (GRD) en el tema del desarrollo sostenible, se han observado muy pocos avances.

Fuente: BID-INTAL (2015b)

¹ Adicionalmente la región posee 204 volcanes activos.

² Extraído por varios documentos de CEPAL relacionados con la Evaluación del Impacto de desastres en Sudamérica.

Procesos Sectoriales de Integración



Transporte de Carga y Logística

País Coordinador: Perú

¿POR QUÉ TRABAJAR EN TRANSPORTE DE CARGA Y LOGÍSTICA?

En los últimos años, en forma cada vez más creciente, se viene dando mayor importancia al análisis de la infraestructura y los servicios de transporte de manera integral, con una óptica multimodal, prestando atención a los puntos de transferencia intermodal, utilizando la logística como el componente articulador.

El desempeño de la logística tiene impactos directos sobre la competitividad de los países, integra mercados nacionales e internacionales y permite explotar ventajas comparativas locales y economías de escala sectoriales.

En este sentido, el COSIPLAN se enfoca en fijar 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 la región sudamericana, concentrando esfuerzos para promover políticas públicas que aborden en forma conjunta estos aspectos; analizando también alternativas de convergencia en el ámbito de la infraestructura y los servicios de transporte en el ámbito de América del Sur.

En la Tercera Reunión Ordinaria de Ministros de COSIPLAN (Lima, noviembre de 2012), fue designada la República del Perú como país coordinador de esta actividad y por primera vez esta temática ingresa en el Plan de Trabajo del COSIPLAN.

¿CUÁLES FUERON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS EN 2015?

En el Taller sobre Transporte de Carga y Logística realizado en 2014, los países lograron alcanzar consenso respecto a la importancia de abordar el tema de forma integral. En un entorno globalizado, el transporte y la logística influyen en la eficiencia económica, en los intercambios comerciales, en la competitividad de los sistemas productivos nacionales y regionales, y en la calidad de vida de los ciudadanos.

En este sentido, y luego de compartir tanto experiencias sobre el desarrollo de políticas nacionales en el transporte de la carga y la logística como los avances en el marco institucional, los países acordaron enfocar sus esfuerzos en la capacitación de funcionarios de las diferentes áreas del sector público relacionadas con la temática.

Es así que en el año 2015, se desarrolló e implementó el “Programa de Capacitación en Formulación y Gestión de Políticas sobre Transporte de Carga y Logística”. Este programa contó con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través del Sector de Integración y Comercio, el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL), y la División de Transporte del Sector de Infraestructura y Medio Ambiente. Fue diseñado con una activa participación del COSIPLAN, bajo el liderazgo de la Coordinación Nacional de Perú ejercida por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN FORMULACIÓN Y GESTIÓN DE POLÍTICAS SOBRE TRANSPORTE DE CARGA Y LOGÍSTICA

OBJETIVO

Capacitar a funcionarios de las distintas agencias del sector público de los países de UNASUR involucradas en la formulación de políticas públicas, planes, programas y proyectos en el sector de logística de cargas.

FECHA DEL CURSO

Del 12 de octubre al 6 de diciembre de 2015

PÚBLICO AL QUE VA DIRIGIDO

Participantes invitados y seleccionados por las Coordinaciones Nacionales de COSIPLAN de las siguientes áreas de gobierno: Planificación, Transporte (todos los modos), Producción, Industria, Comercio, Logística, Infraestructura, y Obras Públicas, Concesiones y APP, Aduanas y Agencias de Promoción Comercial.

MÉTODO DEL CURSO

El curso es virtual y se desarrolla en una plataforma telemática en la que un grupo reducido de participantes (40) comienzan y finalizan su capacitación al mismo tiempo. Durante este período, los participantes están sujetos a un seguimiento regular, sistemático, personalizado y planificado. El diseño de las actividades está orientado al aprendizaje colaborativo entre los participantes, y entre éstos y los profesores del curso.

El programa de este curso virtual se desarrolla a lo largo de ocho semanas y cuenta con los siguientes bloques de contenido:

PROGRAMA DEL CURSO

MÓDULO 0 | MANEJO DEL AULA VIRTUAL | TRES DÍAS

MÓDULO 1 | LA LOGÍSTICA DE CARGA Y LA DEMANDA DEL SISTEMA LOGÍSTICO NACIONAL | 1 SEMANA

- Presentación General de la Logística
- Los sistemas logísticos nacionales
- La demanda
- Perfil logístico de América Latina

MÓDULO 2 | LA OFERTA-LOS COMPONENTES BÁSICOS DEL SISTEMA LOGÍSTICO NACIONAL | 1 SEMANA

- La infraestructura de apoyo al sistema logístico nacional
- Los servicios de transporte y logística
- Los procesos logísticos y sistemas de apoyo

MÓDULO 3 | COMERCIO INTERNACIONAL Y FACILITACIÓN FRONTERIZA | 1 SEMANA

- Comercio exterior, gestión de fronteras y la logística
- La coordinación en frontera
- Seguridad internacional de cadenas logísticas
- La logística del transporte y la gestión aduanera

MÓDULO 4 | ORGANIZACIÓN, GESTIÓN Y EFICIENCIA DE CADENAS Y REDES LOGÍSTICAS | 1 SEMANA

- La organización y gestión eficiente de las cadenas logísticas
- Sistemas logísticos especializados
- Logística y competitividad. Desempeño y madurez logística

MÓDULO 5 | LOGÍSTICA Y POLÍTICAS PÚBLICAS. GESTIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS | 1 SEMANA

- Políticas públicas en logística
- Modelo institucional en logística
- Gestión de políticas, planes y proyectos
- Marco legal para la política de cargas

Al cierre de este informe, cuarenta y dos funcionarios de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay se encuentran participando del programa de capacitación con un alto compromiso y excelentes resultados. Los resultados de este trabajo se presentarán a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su Sexta Reunión Ordinaria (Montevideo, 3 de diciembre de 2015).

Para más información sobre este tema, visitar www.iirsa.org/transporteylogistica.asp

ACTIVIDADES REALIZADAS



EL TRANSPORTE DE CARGA Y LA LOGÍSTICA EN SURAMÉRICA: AVANCES EN LAS POLÍTICAS E INSTITUCIONES

El panorama tradicional del transporte de cargas fue virando en los últimos años hacia una visión de la logística, que abarca el movimiento de bienes en el espacio (transporte) y en el tiempo (almacenamiento e inventarios), así como otras tareas que aseguran el movimiento físico de los bienes en las cadenas de suministro, desde su producción hasta su consumo final (Barbero, 2010) El desempeño de la logística tiene impactos directos sobre la competitividad de los países, integra mercados nacionales e internacionales y permite explotar ventajas comparativas locales y economías de escala sectoriales.

Por ello, se adoptó una visión integral del transporte, la logística y la infraestructura, destacando el vínculo del desempeño logístico con el crecimiento del PIB y proponiendo avanzar en el marco de un paradigma de desarrollo sostenible. Se propuso adoptar una visión integral que: (i) contemple los servicios logísticos, la infraestructura de transporte y las cadenas productivas, (ii) contenga la dimensión territorial y abarque el nivel sub-nacional, y (iii) constituya la base para concertar las aspiraciones que fijen los países en materia logística. Éstas pueden limitarse a reducir los costos logísticos, avanzar y extenderse hacia la constitución de hubs regionales, o incluso proponerse participar en los mercados globales de servicios logísticos. Se destacaron varios aspectos clave:

- La necesidad de reducir la brecha de infraestructura existente en América Latina, a través de nueva tecnología y mejores procesos. La reducción de la brecha requerirá altos niveles de inversión, que actualmente representa en torno a 3,5% del PIB, impulsada principalmente por las obras en ejecución en Brasil (sin ellas el promedio sería ligeramente inferior al 3%)
- La necesidad de adecuar las capacidades de los puertos debido al incremento de las dimensiones de los buques, la necesidad de mejor infraestructura en los aeropuertos para movilizar cargas, el poco uso de la navegación interior y los problemas en los pasos de frontera.
- El potencial de los modos de transporte poco utilizados, particularmente el ferrocarril, y el impacto que puede tener mejorar los procesos de facilitación comercial.
- Las formas en que se cuantifica el desempeño logístico y las diversas mediciones existentes, que brindan una descripción de la situación actual y suelen utilizarse como base para establecer metas e identificar áreas de actuación. Estos indicadores revelan que ALC viene estabilizando su desempeño en materia logística, pero en un umbral relativamente bajo, lo que indica una brecha sistémica con los países con mejor desempeño.

En la región hay un avance en la toma de conciencia acerca de la relevancia de la logística en la competitividad de las economías y en la calidad de vida de los habitantes. Las políticas de transporte y de desarrollo de infraestructura tienen un alto impacto sobre el desempeño logístico; ello constituye un desafío para los gobiernos, que deben establecer estas políticas en un marco común e integrado.

Fuente: BID-INTAL (2014a)



Integración a través de Puertos e Hidrovías

País Coordinador: Brasil

¿POR QUÉ TRABAJAR EN INTEGRACIÓN A TRAVÉS DE PUERTOS E HIDROVÍAS?

La integración a través de puertos e hidrovías, forma parte de las principales áreas de trabajo para promover la conectividad de América del Sur. Es por esto que se incorporó a la agenda de trabajo de COSIPLAN con el objetivo de identificar líneas de acción a nivel regional, para avanzar en integración marítima y fluvial, con énfasis en las hidrovías.

El desarrollo de esta temática es de vital importancia para mejorar la competitividad de la región a partir de los menores costos de transporte, y para promover el desarrollo sostenible utilizando modos de transporte más eficientes en términos ambientales.

En la actualidad son 113 los proyectos que integran la cartera dentro del sector transporte, en los sub-sectores fluvial y marítimo por una inversión estimada cercana a los US\$14 mil millones.

en millones de US\$

Transporte Marítimo		
Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada
Nuevos puertos marítimos	7	3404,8
Ampliación de la infraestructura terrestre de puertos marítimos	31	7539,6

Transporte Fluvial°		
Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada
Mejoramiento de la navegabilidad fluvial	33	2074,0
Construcción de nuevos puertos fluviales	10	260,4
Adecuación de puertos existentes fluviales (Ampliación)	32	552,6
TOTAL	113	13.831,5

¿CUÁLES SON LOS ANTECEDENTES DE ESTE TRABAJO?

Durante los primeros diez años de trabajo del Foro Técnico IIRSA (2000-2010), el trabajo se enmarcó en el Proceso Sectorial “**Sistemas Operativos de Transporte Marítimo**”. El objetivo era proponer acciones que promuevan la reducción de costos, mayor frecuencia y confiabilidad del transporte por este medio, a fin de mejorar la competitividad de la región.

En el año 2003, se realizaron estudios para analizar el marco regulatorio que gobierna el transporte marítimo y las condiciones en que éste se articula a las cadenas de comercio exterior de los países mediante un análisis exhaustivo de los principales puertos de la región.

En la Cuarta Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (2013), fue designada la República Federal de Brasil como país coordinador de esta actividad. Se acordó avanzar en materia de puertos, para compartir experiencias y lecciones aprendidas identificadas por los países, y analizar tendencias de cambio en el sector portuario; analizar las políticas nacionales de desarrollo portuario; identificar alternativas de financiamiento en la modernización de puertos; y articular posiciones regionales suramericanas respecto a esta materia.

¿CUÁLES FUERON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS EN 2015?

En 2015, se realizó el Taller sobre Integración Suramericana a través de Puertos e Hidrovías los días 14 y 15 de octubre en la ciudad de Brasilia, Brasil.

En el encuentro se destacó el potencial de las Hidrovías considerándolas como parte de un sistema logístico, pensadas en conjunto con los otros modos de transporte y se resaltó la importancia de trabajar sobre distintos aspectos con el fin de promover el desarrollo económico y social.

Los objetivos de la reunión fueron: i) identificar el potencial de perfeccionamiento (aspectos regulatorios, institucionales, entre otros) con el objetivo de mejorar la eficacia y la eficiencia de las instalaciones portuarias en la región; ii) incentivar el desarrollo de acciones conjuntas para mejorar el potencial de pasajeros y cargas en las vías navegables fluviales y marítimas entre los países; y iii) evaluar las dificultades de financiamiento de los proyectos prioritarios del COSIPLAN y discutir propuestas de solución.

Como resultado del encuentro, se acordó trabajar en los proyectos de la Agenda de Proyectos Prioritarios del COSIPLAN (API) que pertenecen al sector fluvial. Estos son los siguientes:

- API 3: Acceso Nororiental al Río Amazonas (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú).
- API 17: Mejoramiento de la Navegabilidad de los ríos de la Cuenca del Plata (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay).
- API 27: Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merin y Lagoa Dos Patos (Brasil y Uruguay).

Los resultados de este trabajo se presentarán a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su Sexta Reunión Ordinaria (Montevideo, 3 de diciembre de 2015).

Para más información sobre este tema, visitar www.iirsa.org/procesos_sectoriales.asp





Integración Aérea

País Coordinador: **Brasil**

¿POR QUÉ TRABAJAR EN INTEGRACIÓN AÉREA?

El transporte aéreo de carga ha aumentado su volumen de manera constante en los últimos años y se espera que el dinamismo de la actividad del sector en la región continúe en los próximos años. Tanto el crecimiento como la modernización del sector son claves para el desarrollo de los países de la región, especialmente teniendo en cuenta su efecto multiplicador ya que el desarrollo del transporte aéreo apalanca la competitividad y el crecimiento de otros sectores como el de tecnología, turismo, el sector financiero y la actividad empresarial, entre otros.

Este modo de transporte permite mejorar la conectividad de las economías y de regiones aisladas, y es un derecho de los ciudadanos. En América del Sur, existe una gran oportunidad para el crecimiento efectivo del mercado, fomentando la aviación regional tanto de pasajeros como de carga y la conectividad fronteriza a través de aeropuertos regionales.

No obstante, para que la región alcance su potencial y se cumplan pronósticos de crecimiento de manera competitiva, segura y sostenible, es necesario implementar políticas públicas para hacer frente a desafíos relacionados con los diferentes aspectos del sector como son los niveles de servicio y cobertura territorial, conectividad e integración regional y seguridad.

A octubre de 2015, veinticinco proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN por una inversión estimada de cerca de US\$ 7.000 millones, corresponden al sub-sector aéreo

¿CUÁLES SON LOS ANTECEDENTES DE ESTE TRABAJO?

Durante los primeros diez años de trabajo del Foro Técnico IIRSA (2000-2010), se realizó un estudio de diagnóstico sectorial en el que se analizó la problemática del transporte aéreo en la región desde el punto de vista de las políticas de tráfico y de las regulaciones técnicas vigentes en ese momento.

En 2012, se realizó un taller para identificar aspectos que contribuyan a avanzar en el proceso de integración aérea y actualizar el conocimiento sobre nuevos desarrollos en el sector. En este encuentro, se discutieron los retos de América del Sur ante el crecimiento de la aviación y la situación del transporte aéreo en la región. Asimismo, se incluyeron temas tales como la armonización de normas y procedimientos en el sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional.

En la Cuarta Reunión Ordinaria de Ministros de COSIPLAN (Santiago de Chile, noviembre de 2013), fue designada la República Federal de Brasil como país coordinador del Proceso Sectorial de Integración Aérea.

En 2014, se realizó un segundo taller. Los principales objetivos fueron, (i) analizar el sistema de red de aeropuertos (carga y pasajeros) y las tendencias operativas para la integración suramericana y sus fuentes de financiación; (ii) evaluar y realizar un diagnóstico de la interconectividad aérea de América del Sur; (iii) analizar las políticas comunes de los aeropuertos de frontera de los países de UNASUR; y (iv) compartir experiencias, identificando las mejores prácticas en el transporte de pasajeros y carga en otras regiones.

Como parte de esta actividad se presentaron los avances de dos estudios desarrollados por el BID en el marco del COSIPLAN, los cuales fueron finalizados en el primer trimestre de 2015.

1 - "Asistencia técnica para el estudio de integración del transporte aéreo en América Latina y el Caribe (ALC)". Este estudio presenta un análisis cualitativo y cuantitativo de integración. En el primer componente, se analiza cada uno de los documentos que definen la política entre cada par de países, convenios bilaterales o multilaterales, identificando oportunidades, aspectos restrictivos y desafíos para avanzar hacia una política de integración y colaboración binacional y/o regional. En el segundo componente, se realiza una medición de los niveles de integración efectivos, dados por la conectividad aérea en función de la capacidad ofrecida en servicios aéreos regulares entre pares de países. Esta revisión cuantitativa permite

también definir las tendencias en los niveles de conectividad que surgen como consecuencia de la adopción de las políticas aéreas, de las restricciones regulatorias, y en los contextos operacionales que influyen en los servicios ofrecidos por los operadores aéreos.

2- “Estudios de caso de terminales de carga aérea en aeropuertos de países miembros de la UNASUR”. Este estudio analiza las tendencias de la carga aérea, a nivel global y en los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). Asimismo, realiza un Estudio de Casos en los Terminales de Carga de Santiago de Chile, Lima, Manaus y Viracopos, y establece un conjunto de recomendaciones estratégicas para mejorar el desempeño y promover el desarrollo de centros logísticos de carga aérea en aeropuertos.

¿CUÁLES FUERON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN 2015?

Como parte del plan de trabajo para el presente año, y a solicitud de Guyana durante el Taller 2014, el BID apoyó la realización de un estudio sobre conectividad aérea del Eje del Escudo Guayanés, que involucra Brasil, Guyana, Suriname y Venezuela.

El estudio tiene el propósito de investigar las principales causas de las restricciones para la conectividad aérea entre los países del Eje del Escudo Guayanés y el resto de los países de América del Sur.

El estudio revisa los niveles actuales de conectividad y se focaliza en los posibles obstáculos que explicarían la deficiente conectividad, incluyendo el estado y el costo de la infraestructura aeroportuaria, los marcos institucionales, la política de aviación de cada uno de los países y el análisis de mercado.

De acuerdo a los resultados preliminares del estudio, Brasil y Venezuela presentan niveles de conectividad aérea adecuados. Sin embargo, Guyana y Suriname tienen bajos niveles de conectividad aérea. Por tanto, el estudio se centra en el análisis de alternativas que promuevan un incremento de las conexiones de estos dos países.

El estudio expone que ni la infraestructura aeroportuaria ni los costos aeroportuarios cobrados a pasajeros y aerolíneas son relevantes para explicar el bajo nivel de conectividad. En esta misma línea, se observa que el marco institucional del sector aéreo podría mejorarse, como también activar una mayor cantidad de acuerdos bilaterales. Sin embargo, estos elementos tampoco son una condición necesaria para que se incremente la demanda por servicios aéreos.

El estudio recomienda que la conectividad de ambos países se mejore a través de conexiones con hubs potenciales en Ciudad de Panamá, Puerto España, Curazao y Bogotá.

Al cierre de este informe se encuentra programada la realización de una reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Integración Aérea el 17 de noviembre de manera virtual. Su principal objetivo es la presentación de los avances del mencionado estudio a fin de incluir los comentarios de los países en la versión final del mismo.

Los resultados de este trabajo se presentarán a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su Sexta Reunión Ordinaria (Montevideo, 3 de diciembre de 2015).

Para más información sobre este tema y para acceder a los estudios, visitar www.iirsa.org/integracionaerea.asp

ACTIVIDADES REALIZADAS





Integración y Facilitación Fronteriza

Países Coordinadores: Argentina y Chile

¿POR QUÉ TRABAJAR EN INTEGRACIÓN Y FACILITACIÓN FRONTERIZA?

El interés por avanzar en la integración en sus distintas dimensiones, exige que la frontera adquiera un nuevo rol. La cooperación y la integración fronterizas constituyen estrategias de los países que tienen como meta el desarrollo integral y sostenible de los territorios, así como la incorporación dinámica de los espacios de frontera en los procesos de desarrollo, cooperación bilateral e integración económica y social.

Los países de América del Sur vienen realizando importantes esfuerzos de cooperación en el ámbito de los territorios de sus fronteras comunes, reconociendo que la integración transfronteriza es un instrumento eficaz de promoción del desarrollo, de superación de asimetrías estructurales y de los problemas de cohesión social.

El COSIPLAN incorpora la integración transfronteriza en el proceso de planificación territorial indicativa, de modo de lograr una convergencia entre este proceso de planificación a escala regional con los que se llevan adelante a nivel bilateral y subregional-local.

A octubre de 2015, 47 de los 593 proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN involucran intervenciones en pasos de frontera (8% del total de proyectos, con una inversión estimada de US\$ 917 millones). De estos 47 proyectos, 14 pertenecen a la Agenda de Proyectos Prioritarios (API) por un monto estimado en US\$ 584 millones.

¿CUÁLES SON LOS ANTECEDENTES DE ESTE TRABAJO?

Durante los primeros diez años de trabajo del Foro Técnico IIRSA (2000-2010), las acciones desarrolladas tuvieron el propósito de convertir a las fronteras en canales de integración. Este trabajo se enmarcó en el Proceso Sectorial "Facilitación de Pasos de Frontera". Asimismo, se realizó un extenso estudio, que permitió determinar la tipología de los pasos de frontera y las actividades necesarias para mejorar su operación y ampliar la provisión de servicios.

El objetivo de facilitar y modernizar los pasos de frontera de la región adquiere un nuevo impulso en el marco del COSIPLAN. El Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) son los dos instrumentos que estructuran el trabajo del COSIPLAN e incorporan la facilitación y optimización de pasos de frontera como una de sus prioridades.

Entre 2011 y 2013, se trabajó en la elaboración de una propuesta de estándares e indicadores de gestión para los pasos de frontera. Los estándares de gestión son requisitos mínimos o niveles óptimos de referencia que incluyen también los temas de infraestructura. Dicha propuesta, está enfocada en la realidad de los países del COSIPLAN y presenta estándares e indicadores generales para contar con una mirada regional de los pasos de frontera de América del Sur, y así contribuir al proceso de facilitación.

¿CUÁL ES LA PROPUESTA DE TRABAJO?

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. La primera reunión de este GTE, se realizó en octubre de 2014. Como resultado de ese trabajo, los países acordaron incorporar la integración fronteriza en la planificación territorial indicativa del COSIPLAN, incluyendo esta temática en el proceso de actualización de la Cartera de Proyectos del Consejo.

Bajo este enfoque, la frontera ya no es un lugar de paso sino un espacio de integración y desarrollo, con la responsabilidad de planificar el territorio, proyectar su infraestructura y promover su ejecución para colaborar con el desarrollo y la integración social, política y económica en las regiones de frontera.

Se propone incluir la Integración Transfronteriza como una línea de acción del proceso de planificación territorial indicativo del COSIPLAN



GTE Integración y Facilitación Fronteriza. Buenos Aires, Noviembre 2015

La integración fronteriza es un instrumento eficaz de promoción del desarrollo, de superación de asimetrías estructurales y de los problemas de cohesión social. Es relevante que el COSIPLAN incorpore este instrumento en su proceso de planificación territorial, considerando que es necesario:

- Armonizar los procesos de integración física sub-regionales, bilaterales y fronterizos, de manera de fortalecer el proceso de integración que se impulsa desde la UNASUR.
- Profundizar los análisis en los territorios de las fronteras comunes, para contar con los conocimientos suficientes sobre sus potencialidades y limitaciones, disponiendo de una confiable línea de base para la promoción de los procesos de integración fronteriza.
- Impulsar la construcción en los pasos de frontera terrestre de la infraestructura básica y servicios complementarios, necesarios para otorgar fluidez a los tránsitos, en armonía con su entorno.
- Complementar los proyectos de infraestructura ya identificados al considerar oportunidades para que las economías locales fronterizas se formalicen y modernicen, en tanto ofrecen servicios eficientes a los tráfcos internacionales.
- Proponer, con visión estratégica, el desarrollo de mecanismos de fondos regionales, para el financiamiento de proyectos de integración fronteriza, y planificar y desarrollar los instrumentos que permitan su asignación y ejecución en el futuro.
- Elaborar propuestas de herramientas de apoyo para la formulación de los planes y programas de integración fronteriza, particularmente en lo que respecta al fortalecimiento de las capacidades de los gestores de proyectos de integración fronteriza.

¿CUÁLES FUERON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS EN 2015?

Durante 2015, se abordó esta temática en sesiones especiales en la XXVI y la XXVII Reunión de Coordinadores Nacionales. El propósito fue comenzar a perfilar líneas de acción para incluir a la integración transfronteriza en el proceso de planificación territorial indicativa, identificando y promoviendo planes, programas y proyectos que contribuyan al desarrollo sustentable de los territorios de las fronteras comunes de los países de la UNASUR y faciliten la integración de los territorios.

Al cierre de este informe, se encuentra programada la realización de una reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre Integración y Facilitación Fronteriza el 12 de noviembre en Buenos Aires. Sus objetivos son:

1 - Consensuar las definiciones preliminares del Marco Conceptual que oriente la planificación territorial transfronteriza en el COSIPLAN, referidas a las dimensiones y las escalas territoriales del análisis y la consideración del papel de los pasos de frontera y la facilitación fronteriza en dicho contexto.

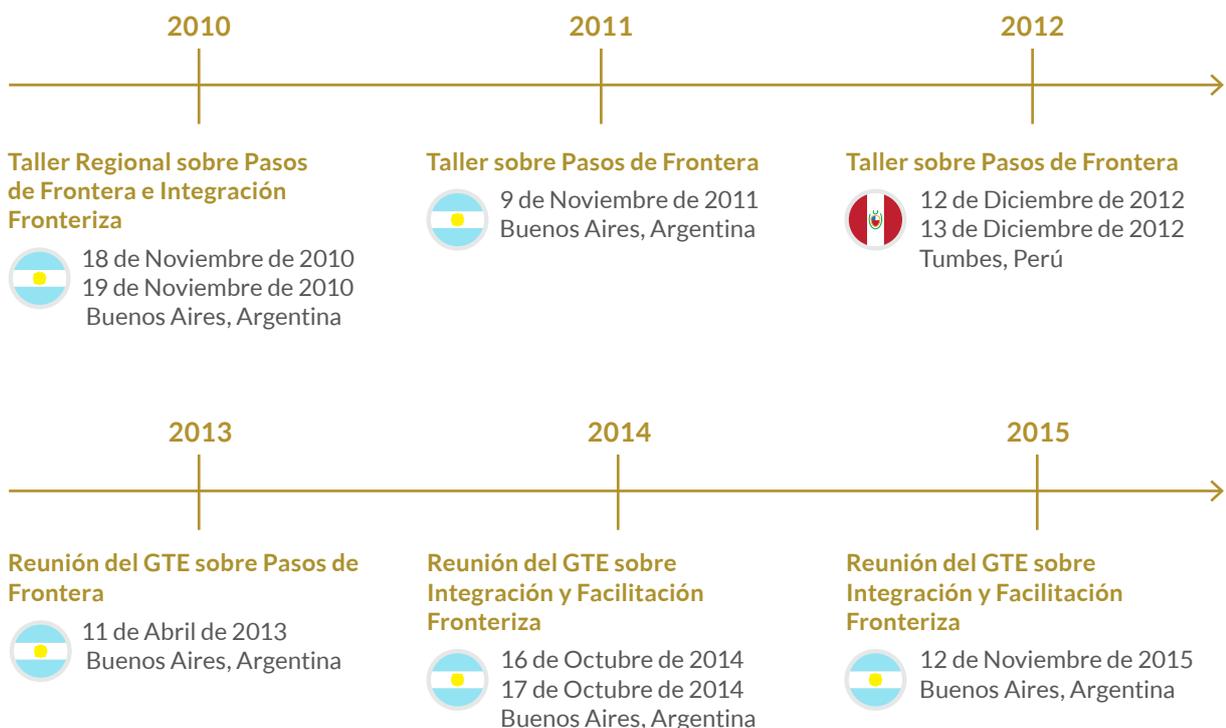
2 - Proponer las herramientas a ser desarrolladas, necesarias para la formulación de los planes de integración territorial transfronteriza y su implementación, como así también las relacionadas al fortalecimiento de capacidades.

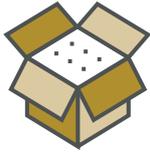
3 - Tratar la propuesta de Lineamientos de un Plan de Trabajo sobre Planificación de la Integración Territorial Transfronteriza en el COSIPLAN, de modo de avanzar en un documento a ser presentado a consideración de los Ministros del COSIPLAN en la reunión de diciembre de 2015.

Los resultados de este trabajo se presentarán a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su Sexta Reunión Ordinaria (Montevideo, 3 de diciembre de 2015).

Para más información sobre este tema, visitar www.iirsa.org/integracionfronteriza.asp

REUNIONES REALIZADAS





Integración Comercial por Envíos Postales para Mipymes

Países Coordinadores:
Brasil y Perú

¿POR QUÉ TRABAJAR EN INTEGRACIÓN COMERCIAL POR ENVÍOS POSTALES?

La participación de las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES) en las exportaciones latinoamericanas es muy inferior a la que se observa en países desarrollados (CEPAL-OCDE, 2012). Por un lado, las MIPYMES enfrentan importantes obstáculos para participar en el comercio internacional, derivados de su misma escala, tales como acceso al financiamiento y la información, los altos costos fijos de establecer y mantener redes de comercialización en el exterior, y las restricciones de capacidad gerencial y tecnológica.

Por otro lado, la exposición de las MIPYMES al mercado internacional conlleva importantes beneficios, al impulsar el crecimiento de la productividad, la competitividad y la innovación. Además, permite la generación de empleo en actividades competitivas internacionalmente. Los beneficios señalados justifican la existencia de políticas específicas de apoyo a este sector empresarial.

La integración comercial por envíos postales es una herramienta que contribuye a la integración regional fomentando la inclusión de MIPYMES en el mercado internacional. Busca facilitar la internacionalización de MIPYMES situadas en zonas alejadas a través de un proceso simplificado de exportación/importación por envíos postales utilizando la plataforma logística del operador postal designado.

¿CUÁLES SON LOS ANTECEDENTES DE ESTE TRABAJO?

La utilización de la plataforma de servicios postales con el objetivo de potenciar el intercambio comercial de las MIPYMES de América del Sur y fomentar su inserción en el mercado internacional tiene su origen en el proyecto “Exportación por Envíos Postales para MIPYMES” implementado por el Ministerio de Comunicaciones de Brasil en 1999, conocido como “Exporta Fácil”.

Considerando los resultados alcanzados, este proyecto fue seleccionado en 2004 como uno de los 31 proyectos estratégicos y prioritarios de IIRSA. Hasta la fecha, con el apoyo del banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), se ha implementado en cinco países y en otros cuatro se han realizado trabajos en vistas de su implementación.

Perú fue el primer país en implementar el proyecto con financiamiento inicial del Banco Mundial. La experiencia en Perú fue la base para que Brasil desarrollara la metodología de cooperación técnica que luego fue utilizada en los demás países miembros de IIRSA, con un diseño propio de Exporta Fácil en cada país.

En 2007, el Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó una operación no reembolsable para el desarrollo del proyecto en Colombia, Ecuador y Uruguay. El lanzamiento del Exporta Fácil en Perú ocurrió en julio de 2007; en Uruguay en marzo de 2009; en Colombia en diciembre de 2010; y en Ecuador en octubre de 2011. También se realizaron dos visitas de monitoreo a Ecuador (2012) y Colombia (2013). Por otra parte, en el 2013 se realizó un estudio de relevamiento de las mejores prácticas para la simplificación de procesos de importación por envíos postales.

Adicionalmente, se iniciaron trabajos para la implementación del proyecto en Argentina, Chile, Bolivia, Paraguay y Venezuela.

Con la creación del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR en 2009, la Iniciativa IIRSA pasó a formar parte del Consejo como su foro técnico, y en 2011 el COSIPLAN decidió ampliar el concepto de exportación por la vía postal a “Integración Comercial por Envíos Postales para MIPYMES” para contemplar ambos flujos de comercio exterior. Esta temática fue incorporada al Plan de Acción Estratégico 2012-2022 del COSIPLAN y actualmente forma parte de los planes de trabajo anuales del Consejo.

¿CUÁLES FUERON LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN 2015?

Durante el 2015, se realizaron diversas actividades con el objetivo de potenciar las sinergias inter-institucionales a nivel nacional y regional, fortalecer la cooperación horizontal entre los países de la región, medir con mayor precisión el impacto del proyecto y enfocar la creación de soluciones en función de las necesidades de los beneficiarios finales.

Indicadores

Desde principio de año se ha venido trabajando en la definición de un grupo de indicadores para medir el impacto del proyecto. Los países han realizado una medición piloto y han trabajado sobre los resultados y sobre aquellos indicadores cuya información de base resultaba difícil de recolectar en forma sistemática. Se definieron cuatro grupos de indicadores: económicos, sociales, de gestión e institucionales.

ConnectAmericas

Al cierre de este informe se está creando la comunidad "MIPYME Exporta Fácil" dentro del portal ConnectAmericas. En principio esta comunidad estará destinada a los representantes de los países[1] para luego abrirla al público y las MIPYMEs. Este espacio de trabajo informal, es esencial para mantener discusiones técnicas, intercambiar experiencias y trabajar en forma coordinada. Todo el material que se produzca podrá ser de acceso para las MIPYMEs que luego formen parte de la comunidad, pudiendo a la vez realizar consultas directamente a quienes están ejecutando el proyecto en sus países.

Pre diagnóstico a Paraguay

Los días 8 al 19 de junio se llevó a cabo la visita de pre-diagnóstico a Paraguay y taller semilla para la implementación de un modelo de integración comercial por envíos postales en el país. Participaron 23 instituciones, tanto del sector público como del sector privado. El propósito de la visita consistió en cooperar con las instituciones de Paraguay mediante la elaboración de un pre-diagnóstico de las condiciones del desarrollo de un servicio de simplificación de importaciones y exportaciones utilizando la plataforma logística del operador postal. En ese sentido, se compartieron las experiencias adquiridas durante el desarrollo del proyecto en Brasil y Uruguay, así como en otros países que implementaron el programa, consolidando la cooperación horizontal entre los países de la región.

En el mes de octubre, se presentaron los resultados de ese análisis y se trabajó con las instituciones involucradas para comenzar a delinear los próximos pasos para crear y fortalecer las condiciones necesarias para el desarrollo del proyecto. En este sentido, tanto las instituciones del Comité de Coordinación Técnica de IIRSA (conformado por BID, CAF y FONPLATA), como los países que tiene experiencia en la implementación de este proyecto, se han comprometido a apoyar a Paraguay en la implementación del proyecto mediante visitas técnicas y el asesoramiento calificado de sus diferentes organismos de gobierno. Se está programando una visita técnica del equipo inter institucional de Paraguay al Perú para conocer en profundidad el proyecto. Luego de esto se elaborará un Plan de Trabajo detallado que será presentado en la reunión de Ministros de COSIPLAN para aprobación y para rubricar el compromiso de los países con esta actividad.

Actividades de Difusión

Los países están trabajando en desarrollar la primera herramienta regional de difusión de Exporta Fácil que incluirá, además de información básica del proyecto en cada uno de los países, una herramienta de simulación y casos de éxito en la región. Al cierre de este informe se encuentran en la etapa de recolección de información y diseño del sitio web que estará alojado dentro de la página de IIRSA.

Piloto de Conectividad

Con el fin de reforzar el aspecto regional del proyecto y profundizar el proceso de integración comercial, se está implementando un **Piloto de Conectividad de los Sistemas de Exporta-Importa Fácil entre Brasil y Perú**. Para esto, con el apoyo de INTAL, se trabajó en 2015 en el documento del proyecto, en un plan de trabajo y en la implementación de las primeras etapas. Inicialmente se espera avanzar con un grupo de Mipymes usuarias del sistema y seleccionadas, para coordinar los procesos y normativas de forma tal que en un futuro, se mejoren los plazos de entrega y todo el sistema en general. Una vez que la experiencia se complete, se espera proyectarla al resto de los países de la región que cuentan con el proyecto.

Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo

En septiembre se realizó en Lima, Perú la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo (GTE). Además de hacer un repaso de los avances y compartir buenas prácticas, se incluyó por primera vez la participación de beneficiarios finales del sistema Exporta Fácil.

Una herramienta fundamental a lo largo de este proceso fue la organización de videoconferencias para realizar consultas entre países e intercambiar buenas prácticas. De esta forma, los equipos lograron hacer más fluidas las relaciones, avanzar en varios frentes y no tener que esperar a la reunión anual de trabajo para encontrar soluciones en forma conjunta.

Los resultados de este trabajo se presentarán a la consideración y aprobación de los Ministros del COSIPLAN en su Sexta Reunión Ordinaria (Montevideo, 3 de diciembre de 2015).

Para más información sobre este tema, visitar www.iirsa.org/integracioncomercial.asp

1 Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Paraguay y Uruguay.

REUNIONES REALIZADAS



MIPYMEs, PILAR FUNDAMENTAL PARA LA CONSOLIDACIÓN DE LA INTEGRACIÓN COMERCIAL POR ENVÍOS POSTALES EN LA REGIÓN

“Exportar es una gratificación porque lo que tu creas con mucho esfuerzo entre todas las personas que trabajan en la empresa, satisface a otra persona que está tan lejos pero feliz de recibir tu producto”, expresaba Maria Linares, cliente Exporta Fácil desde el 2009 y, que a la fecha ha enviado más de 900 envíos a todo el mundo desde Perú. Cuando en el 2008, con la crisis económica no encontraba mercado para las partes de fibra de vidrio para motocicletas sport que producen las 10 personas, entre familiares y amigos, que trabajan en la empresa; Exporta Fácil fue una opción segura y rápida. Con el apoyo de Serpost y los cursos online de PROMPERU, “Moto Andes” se ha convertido en una MIPYME internacional contribuyendo a mejorar la calidad de vida del equipo de trabajo y sus familias.

Frank González, originario de la ciudad de Huánuco en el centro de Perú a unas ocho horas de la capital, afirmaba que “ser exportador es un orgullo”. Para lograr ser un exportador hay que ser creativo, honesto y tener muchas ganas de trabajar por el esfuerzo que esto implica. Hoy, con Exporta Fácil esta tarea se hizo más simple y sus costos disminuyeron, tanto financieramente como en tiempo. Tiempo que puede dedicar ahora a hacer lo que más le gusta, pasar tiempo con su familia y perfeccionar su manual de comercio electrónico para que los jóvenes del Perú descubran nuevas oportunidades de negocio.

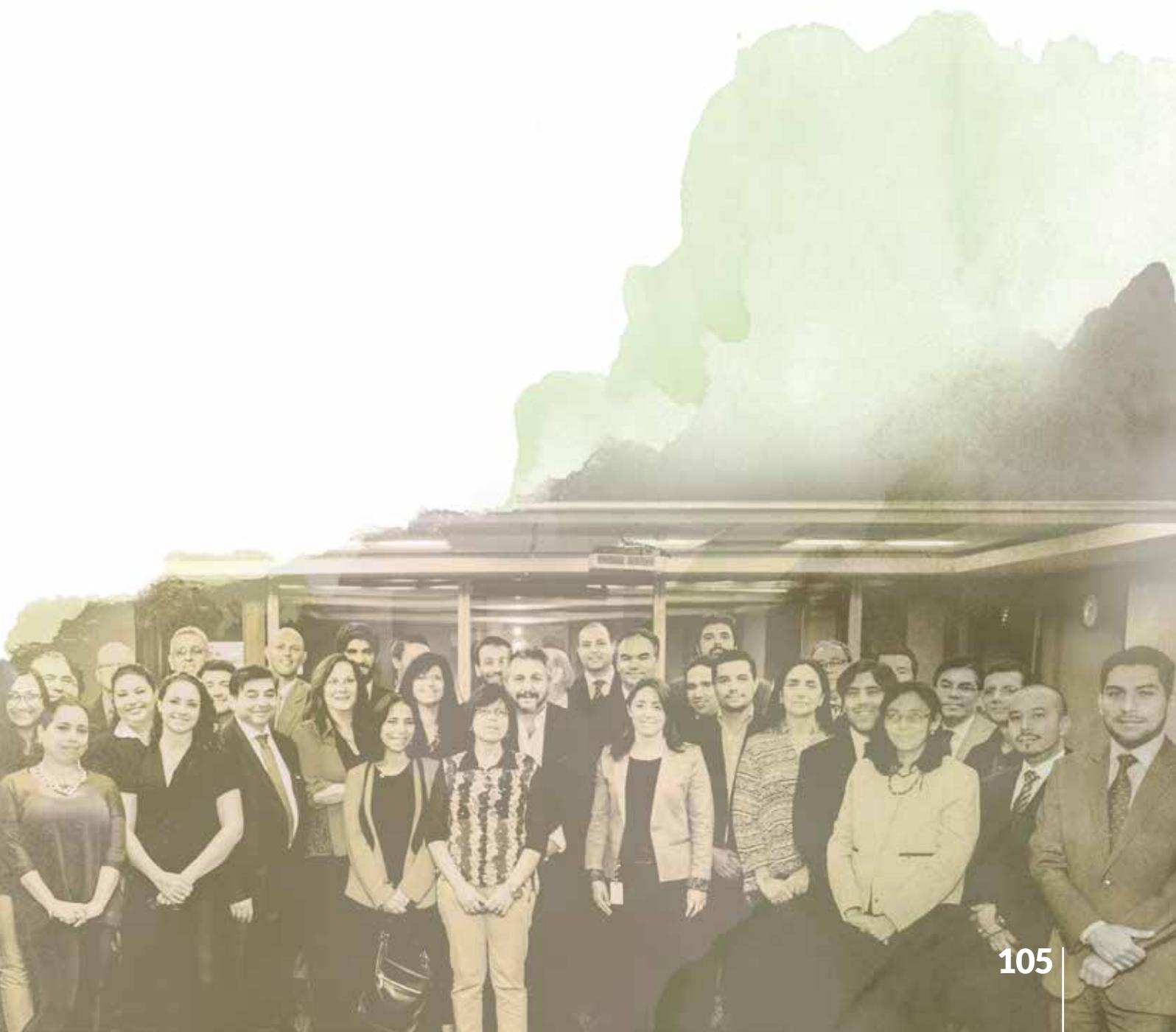
El foco del proyecto son las MIPYMEs pero no son meros beneficiarios sino que su rol ha cambiado y sus experiencias nutren los procesos permitiendo que se implementen mejoras en toda la cadena. Para esto, es necesario incluirlos en el trabajo que se realiza desde las instituciones de los gobiernos entorno al proyecto. Además, las MIPYMEs funcionan como nodos de difusión y capacitadores. Al experimentar los beneficios, el compromiso con Exporta Fácil aumenta y son los mismos usuarios quienes explican a otras MIPYMEs cómo funciona el sistema.

El trabajo coordinado entre las agencias de promoción de exportaciones, aduanas nacionales, operadores postales designados, cuenta con un socio clave: las MIPYMEs beneficiarias. La colaboración de todos los sectores desde el diseño del proyecto, facilita la internacionalización de las MIPYMEs y también contribuye a fortalecer la cultura exportadora en la región.



GTE Integración Comercial por Envíos Postales para Mipymes. Lima, Perú. Septiembre 2015.





ACCIONES DE, COMUNICACIÓN Y DIFUSIÓN

Página web y Sistema de Información de Proyectos
Publicaciones
Documentos Técnicos
Videos de difusión

Ejes de Integración y Desarrollo

AMA

ADS

HPP

IOC

MCC

Perú

PBB

¿QUÉ SON LOS EJES?

Los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales.

Para cada EID se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Los EIDs organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos. En IIRSA se han identificado diez EIDs: Andino, Andino del Sur, Capricornio, Hidrovia Paraguay-Paraná, Amazonas, Escudo Guayanés, Del Sur, Interoceánico Central, Mercosur-Chile, Perú-Brasil-Bolivia.



Países

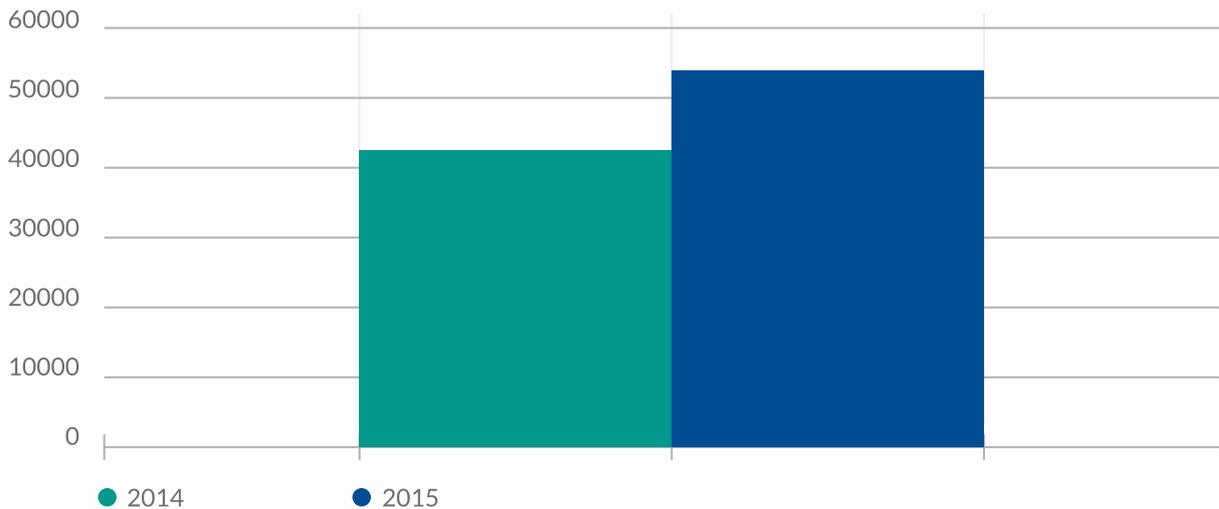
Argentina
Brasil
Uruguay
Chile



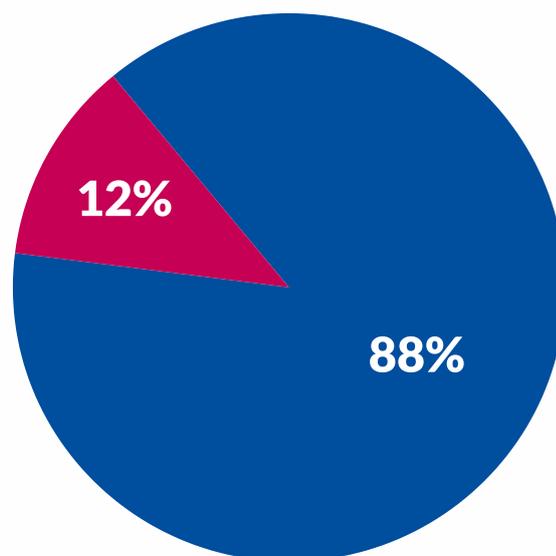
Página web y Sistema de Información de Proyectos

www.iirsa.org

El sitio web de IIRSA es el principal medio de difusión de las acciones del Foro Técnico IIRSA y del COSIPLAN. Entre el mes de enero y noviembre de 2015 se registraron **más de 54.000 visitas al sitio web**, lo que representa un aumento del 29% respecto del año 2014. La misma tendencia se registra en cuanto a la **cantidad de usuarios que se ha incrementado en más de un 30%**.



El número de páginas visitadas del sitio asciende a más de **197 mil**. Las secciones más visitadas del sitio son la de “Ejes de Integración y Desarrollo”, en segundo lugar “Documentos” y en tercer lugar “El COSIPLAN”. La región de **América Latina** concentra el **88% de las visitas realizadas al sitio web**, lo que equivale a un aumento del 26% de visitas en comparación al 2014. Cerca del 90% de los usuarios de la página son latinoamericanos.



● América Latina ● Otras Regiones

¿CUÁLES FUERON LAS MEJORAS REALIZADAS AL SITIO WEB?

La sección sobre Ejes de Integración y Desarrollo ha registrado a lo largo de los años la mayor cantidad de visitas, lo cual demuestra un amplio interés de los usuarios en esta información. Es por esto que en 2015 se realizó una reprogramación de la sección y actualización de su contenido. En relación a la visualización de la información, se optó por una navegación más amigable y un entorno moderno y vinculado a herramientas de georreferenciación. En cuanto a los contenidos, se incorporaron dos bloques de información:

1. Vinculación en línea con el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN para presentar los proyectos de la cartera de cada Eje.
2. Información socio-económica y ambiental de los Ejes, a partir del trabajo de caracterización y actualización realizado para cada uno de ellos entre los años 2013 y 2015.

Finalmente, se agregaron más accesos directos, se actualizaron las secciones de eventos recientes y últimas noticias en la página principal y se adaptaron y publicaron los videos al nuevo formato de la página visibles en la sección principal.



Sistema de Información de Proyectos www.iirsa.org/proyectos

En lo que se refiere al Sistema de Información de proyectos (SIP), el número de visitas ascendió a 43,451 proviniendo el 86% de la región de América Latina. Durante el 2015 se registraron en promedio 141 visitas por día.

¿CUÁLES FUERON LAS MEJORAS REALIZADAS AL SIP?

En 2015 se completaron las mejoras funcionales al SIP programadas en 2014 y se realizó una revisión integral de la herramienta. La nueva versión del SIP fue puesta en línea en el segundo semestre del año.

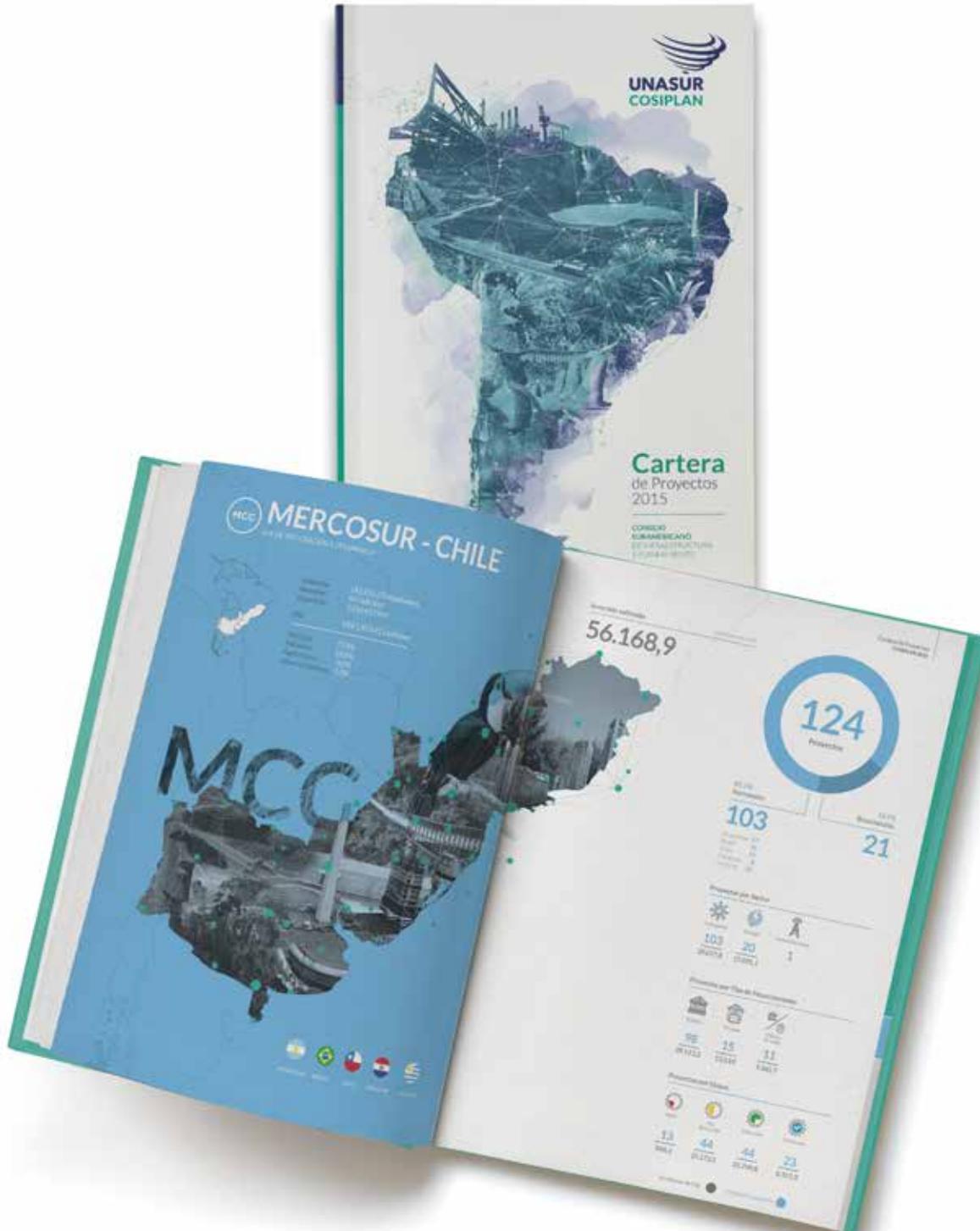
Asimismo, se llevó a cabo un diagnóstico de la información cargada por los países en los campos descriptores por sector, sub-sector y tipo de obra; se aplicó el Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) para los proyectos en ejecución; y se completó el módulo sobre proyectos concluidos.



Publicaciones

INFORME DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN 2015

Quinto Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN. Ofrece un balance general de la cartera y reseña los resultados del trabajo realizado por los países en materia de planificación territorial; expone la cartera en tres secciones: la cartera total, la cartera activa y los proyectos concluidos; y presenta los proyectos de cada uno de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo.



INFORME DE AVANCE DE LA API 2015

Cuarto Informe de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) Ofrece un balance general y la evolución de la API y reseña los resultados del trabajo realizado por los países en materia de actualización y análisis de los proyectos; presenta un detalle del estado de situación y avances de cada uno de los 31 proyectos estructurados de la API, clasificados por Eje de Integración y Desarrollo.



FICHAS DE LA CARTERA DEL COSIPLAN Y DE LA API POR EJE Y POR PAÍS

Contienen la información relevante de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) organizada por cada uno de los 9 Ejes de Integración y Desarrollo y los 12 países de América del Sur.



INFORME DE ACTIVIDADES COSIPLAN 2015

Primer Informe de Actividades del COSIPLAN. Presenta los antecedentes, objetivos y acciones del COSIPLAN en el marco de la UNASUR; y ofrece una descripción detallada de las actividades realizadas en el año 2015 por las instancias de trabajo del Consejo, incluyendo un listado completo de las reuniones, publicaciones, documentos técnicos y otras acciones de difusión desarrolladas en el presente año.



Documentos Técnicos

SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA DEL COSIPLAN

Presenta el SIG del COSIPLAN de la UNASUR. Está dirigido en particular a aquellos funcionarios y profesionales que son sus potenciales usuarios. Se pone en valor el esfuerzo realizado para alcanzar este primer resultado por un equipo de trabajo formado por autoridades, funcionarios públicos, directivos, profesionales, técnicos y especialistas de todos los países que forman la UNASUR. El documento desarrolla las principales características, contenidos, formas de acceso y prestaciones del SIG.



PROGRAMA TERRITORIAL DE INTEGRACIÓN TUNEL BINACIONAL AGUA NEGRA

Las Coordinaciones Nacionales de Argentina y Chile con la asistencia técnica del CCT, desarrollaron entre 2014 y 2015 un Programa Territorial de Integración asociado al Túnel Binacional Agua Negra. El documento recorre el proceso de formulación del PTI, describe los resultados de cada etapa del plan de trabajo, y presentan el plan de acción del PTI incluyendo los planes, programas y proyectos seleccionados para ser implementados en la primera fase.



ESTUDIOS DE CASO DE TERMINALES DE CARGA AÉREA EN AEROPUERTOS DE PAÍSES MIEMBROS DE LA UNASUR

Realiza un análisis de tendencias de la carga aérea en los países de UNASUR. Analiza los indicadores de desempeño de terminales de carga aérea en aeropuertos líderes en Asia y propone una serie de indicadores de desempeño para terminales de carga aérea de aeropuertos de UNASUR. Presenta cuatro casos de estudio en los aeropuertos de Santiago de Chile, Lima, Manaus y Viracopos. Formula quince recomendaciones estratégicas para mejorar el desempeño y promover el desarrollo de Centros Logísticos de Carga Aérea en aeropuertos de países de la UNASUR.



ESTUDIO SOBRE CONECTIVIDAD AÉREA ENTRE LOS PAÍSES DEL EJE DEL ESCUDO GUYANÉS Y AMÉRICA DEL SUR

Investiga las principales causas de los obstáculos para la conectividad aérea regional entre los países del Eje del Escudo Guayanés (Brasil, Guyana, Suriname y Venezuela) y los otros estados de UNASUR. Revisa los niveles actuales de conectividad y se focaliza en los posibles obstáculos que explicarían la deficiente conectividad, incluyendo el estado y el costo de la infraestructura aeroportuaria, los marcos institucionales, la política de aviación de cada uno de los países y el análisis de mercado. Propone recomendaciones específicas para mejorar la conectividad.



CARACTERIZACIÓN SOCIO-ECONÓMICA Y AMBIENTAL DEL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

Investiga las principales causas de los obstáculos para la conectividad aérea regional entre los países del Eje del Escudo Guayanés (Brasil, Guyana, Suriname y Venezuela) y los otros estados de UNASUR. Revisa los niveles actuales de conectividad y se focaliza en los posibles obstáculos que explicarían la deficiente conectividad, incluyendo el estado y el costo de la infraestructura aeroportuaria, los marcos institucionales, la política de aviación de cada uno de los países y el análisis de mercado. Propone recomendaciones específicas para mejorar la conectividad.

CARACTERIZACIÓN SOCIO-ECONÓMICA Y AMBIENTAL DEL EJE PERU-BRASIL-BOLIVIA

Contiene información actualizada de los ámbitos territorial, social, económico, ambiental y de la infraestructura existente y proyectada, recolectada de las fuentes oficiales de los países involucrados en el Eje Perú-Brasil-Bolivia, del sistema de Naciones Unidas y otras instituciones del ámbito multilateral.

CARACTERIZACIÓN SOCIO-ECONÓMICA Y AMBIENTAL DEL EJE DEL SUR

Contiene información actualizada de los ámbitos territorial, social, económico, ambiental y de la infraestructura existente y proyectada, recolectada de las fuentes oficiales de los países involucrados en el Eje del Sur, del sistema de Naciones Unidas y otras instituciones del ámbito multilateral.

CARACTERIZACIÓN SOCIO-ECONÓMICA Y AMBIENTAL DEL EJE DEL ESCUDO GUAYANES

Contiene información actualizada de los ámbitos territorial, social, económico, ambiental y de la infraestructura existente y proyectada, recolectada de las fuentes oficiales de los países involucrados en el Eje del Escudo Guayanés, del sistema de Naciones Unidas y otras instituciones del ámbito multilateral.



Videos de difusión

VIDEO INSTITUCIONAL DEL COSIPLAN

Esta realización audiovisual presenta los antecedentes y principales objetivos de la acción del COSIPLAN en el marco de la UNASUR. Incluye sus principales logros en materia de planificación e implementación de la infraestructura de integración regional.



VIDEO SOBRE LA CONECTIVIDAD ECUADOR-PERÚ

Este video documental recorre los avances en la conectividad vial desarrollada en la frontera entre Ecuador y Perú, a partir de sólidos acuerdos entre altas autoridades de ambos países, considerando la planificación territorial desarrollada en COSIPLAN-IIRSA.



FUENTES CONSULTADAS

Arciniegas Serna, H. 2014. "Desarrollo regional y local y la cooperación transfronteriza", en: Revista Integración y Comercio N° 38. Buenos Aires: BID-INTAL.

Barbero, J. A. (2010) La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño. Banco Interamericano de Desarrollo, Nota Técnica No. IDB –TN-103

CEPAL- OCDE. 2012. Perspectivas económicas de América Latina 2013: políticas de PYMES para el cambio estructural.

Comunicado de Brasilia. Primera Reunión de Presidentes de América del Sur. 1 de Setiembre de 2000. Brasilia, Brasil.

COSIPLAN-IIRSA. Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2015. Diciembre de 2015. Montevideo, Uruguay.

_____. Informe de Avance de la API 2015. Diciembre de 2015. Montevideo.

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. I Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 18 de Junio de 2010. Quito, Ecuador.
Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL) 2014a. "El transporte de cargas y la logística en Suramérica: avances en las políticas e instituciones", en: Carta Mensual INTAL N° 217. Buenos Aires: Septiembre

_____. 2014b. "Transporte e integración aérea de América del Sur en la agenda del COSIPLAN", en: Carta Mensual INTAL N° 217. Buenos Aires: Septiembre

_____. 2014c. "Integración y Facilitación Fronteriza en América del Sur" en: Carta Mensual INTAL N° 219. Buenos Aires: Noviembre

_____. 2014d. "Integración comercial por envíos postales para MIPYMES en América del Sur", en: Carta Mensual INTAL N° 218. Buenos Aires: Octubre

_____. 2015a. "Incorporación de la gestión del riesgo de desastres en las infraestructuras de integración en América del Sur: el caso piloto de Chile y Perú", en: Carta Mensual INTAL N° 222. Buenos Aires: Febrero

_____. 2015b. "Programas Territoriales de Integración: el caso del Túnel de Agua Negra", en: Carta Mensual INTAL N° 223. Buenos Aires: Marzo

_____. 2015c. "Inversión en puertos e hidrovías para el desarrollo logístico", en: Conexión INTAL N° 230. Buenos Aires: Octubre

_____. 2015d. "Integración comercial por envíos postales para PYMES", en: Conexión INTAL N° 230. Buenos Aires: Octubre

Márquez Fariña, M. y Volpe Martincus, C. 2014. "El doble desafío de las fronteras: seguridad y facilitación", en: Revista Integración y Comercio N° 38. Buenos Aires: BID-INTAL.

Plan de Acción Estratégico 2012-2022. II Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 30 de noviembre de 2011. Brasilia, Brasil.

Reglamento del COSIPLAN. I Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. 18 de Junio de 2010. Quito.

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.

SITIOS WEB

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA
www.iirsa.org

Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN
www.iirsa.org/proyectos

Unión de Naciones Suramericanas - UNASUR
www.unasursg.org

SIGLAS Y ABREVIATURAS

API	Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina
CC	Comité Coordinador del COSIPLAN
CCT	Comité de Coordinación Técnica
CEF	Consejo de Economía y Finanzas
CFBC	Corredor Ferroviario Bioceánico Central
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
EASE	Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico
EID	Eje de Integración y Desarrollo
FIC	Fondos de Iniciativas Comunes de 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
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
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
PCV	Programación del Ciclo de Vida de los Proyectos
PPT	Presidencia Pro Témpore
PSI	Procesos Sectoriales de Integración
PTI	Programas Territoriales de Integración
SGT	Sub-grupo de Trabajo
SIG	Sistema de Información Geo-referenciada del COSIPLAN
SIP	Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN
SMP	Sistema de Monitoreo Permanente
TICs	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
UNASUR	Unión de Naciones Suramericanas

VENEZUELA

COLOMBIA SURINAME

ECUADOR GUYANA

PERU BRASIL

BOLIVIA
CHILE PARAGUAY

ARGENTINA

URU

GUA

Y



UNASUR COSIPLAN



VI Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN