



DEPARTAMENTO DE INTEGRACION Y PROGRAMAS REGIONALES
DEPARTAMENTO REGIONAL DE OPERACIONES 1
DEPARTAMENTO REGIONAL DE OPERACIONES 3

ORIGINAL: ESPAÑOL

**UN NUEVO IMPULSO A LA INTEGRACIÓN
DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL
EN AMÉRICA DEL SUR**

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DICIEMBRE 2000

La preparación del presente estudio responde a una solicitud efectuada al Banco Interamericano de Desarrollo por parte del Gobierno de la República Federativa de Brasil para apoyar el análisis de la problemática de la integración de la infraestructura en América del Sur a nivel de las más altas autoridades de la región, en el marco de la convocatoria efectuada para la Reunión de Presidentes de América del Sur llevada a cabo en la ciudad de Brasilia los días 31 de agosto y 1 de septiembre de 2000.

El estudio representa un nuevo aporte a la reafirmación del compromiso del BID en relación al desarrollo de la infraestructura regional como una de las claves de la competitividad de los países de América del Sur, así como a la consolidación de los procesos de integración y cooperación en nuestra región.

Este estudio es producto del esfuerzo mancomunado de un conjunto de profesionales del Banco pertenecientes al Departamento de Integración y Programas Regionales, y a los Departamentos Regionales de Operaciones 1 y 3. El equipo que tuvo a su cargo la preparación del estudio estuvo compuesto por: Robert Devlin, Subgerente del Departamento de Integración y Programas Regionales; Anneke Jessen, Oficial de Integración de la División de Integración, Comercio y Asuntos Hemisféricos del Departamento de Integración y Programas Regionales; Jaime Sujoy, Asesor Senior del Gerente del Departamento Regional de Operaciones 1; Peter Zassenhaus Zoll, Especialista Senior en Transporte de la División de Finanzas e Infraestructura Básica del Departamento Regional de Operaciones 3; y Juan José Taccone, Director del Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL) del Departamento de Integración y Programas Regionales, quien lo coordinó. Asimismo, se contó con el valioso aporte técnico de la firma consultora Booz, Allen & Hamilton.

Es necesario brindar nuestro agradecimiento a diversas instituciones de la región que contribuyeron con la provisión de relevante información técnica empleada en la preparación del estudio. Entre estas instituciones se destaca el apoyo prestado por la ALADI, la CAF y la CEPAL.

Cabe destacar que el estudio no incluye un análisis específico de los aspectos del financiamiento de la infraestructura puesto que se encuentra en estado de preparación un documento sobre esa materia, el que pondrá énfasis especial en el examen de instrumentos innovativos de financiamiento que promuevan la participación activa del sector privado en materia de inversiones en los sectores de energía, transporte y telecomunicaciones.

Lista de abreviaciones

ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración
ALC	América Latina y el Caribe
CAF	Corporación Andina de Fomento
CAN	Comunidad Andina
CARICOM	Comunidad del Caribe
CARIFTA	Area de Libre Comercio del Caribe
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CIER	Comisión de Integración Eléctrica Regional
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
G-3	Grupo de los 3
IDE	Inversión extranjera directa
INTAL	Instituto para la Integración de América Latina
MCCA	Mercado Común Centroamericano
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
OME	Organización Mundial de Comercio
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
TMDA	Tránsito Medio Diario Anual
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

INDICE

CAPITULO I. EL NUEVO REGIONALISMO EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE	1
Globalización y Regionalismo	1
El Nuevo Regionalismo	3
El Nuevo Regionalismo, el continente sudamericano y la infraestructura regional	10
La infraestructura para la integración	13
Infraestructura y desarrollo regional	15
Las respuestas del sector privado	16
El rol del Estado y de la planificación	17
CAPITULO II. LA ESTRUCTURA Y DISTRIBUCION ESPACIAL DE LOS FLUJOS	19
La estructura espacial de los flujos	21
Identificación de los ejes actuales de intercambio	24
De los ejes de intercambio a los ejes de integración y desarrollo	30
CAPITULO III. SITUACION ACTUAL Y DESEMPEÑO DE LA INFRAESTRUCTURA	32
El contexto actual	32
Principales problemas en la infraestructura	33
<i>El caso del transporte vial</i>	33
<i>El caso del transporte ferroviario</i>	34
<i>El caso del transporte aéreo</i>	34
<i>El caso del transporte fluvial y marítimo</i>	34
<i>El caso del sector energético</i>	36
<i>El caso del sector de las telecomunicaciones</i>	37
Principales problemas en los marcos regulatorios e institucionales	38
<i>El caso del sector transporte</i>	38
<i>El caso del sector energético</i>	40
<i>El caso del sector de las telecomunicaciones</i>	41
La respuesta de la oferta en la última década	41
CAPITULO IV. ESCENARIOS DE CRECIMIENTO Y SU IMPACTO SOBRE LA INFRAESTRUCTURA	45
Principales tendencias	45
Un ejercicio preliminar	46
Escenario tendencial y su impacto sobre la infraestructura	47
Escenario de mayor integración y su impacto sobre la infraestructura	48
Una primera visión del inventario actual de proyectos	50
CAPITULO V. UNA VISION ESTRATEGICA DE MEDIANO Y LARGO PLAZO	52

REFERENCIAS

ANEXOS ESTADISTICOS

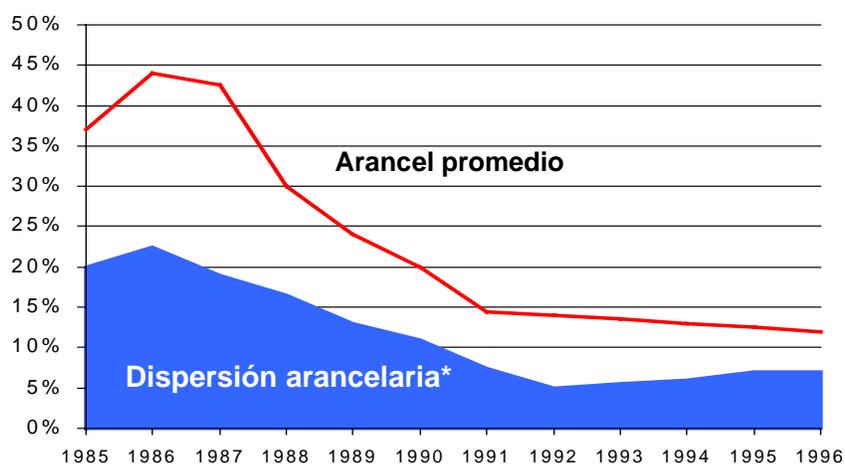
CAPITULO I

EL NUEVO REGIONALISMO EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE

Globalización y Regionalismo

- 1.1 Las fuerzas centrífugas de la creciente globalización económica en la década de 1990 fueron igualadas por las fuerzas centrípetas de la regionalización. Se pudo observar que el comercio mundial creció a un ritmo considerablemente más rápido que la producción mundial (UNCTAD, 2000). Se completó exitosamente la ambiciosa Ronda Uruguay y membresía en la Organización Mundial de Comercio (OMC) ascendió a números sin precedentes. Hubo también una expansión sin precedente de los mercados financieros mundiales y de la afluencia de inversión extranjera directa, esta última probablemente excediendo un billón de dólares (UNCTAD, 2000).
- 1.2 Al mismo tiempo, estas tendencias globales estuvieron acompañadas por una explosión de nuevas iniciativas de integración regional. En realidad, hacia fines de la década de los 90 prácticamente todos los miembros de la OMC formaban parte de uno o más acuerdos regionales (OMC, 1995). Los estudios han mostrado que, aunque moviéndose en direcciones aparentemente opuestas, las fuerzas de la globalización y del regionalismo reflejan en realidad, dimensiones complementarias del desarrollo dinámico del mercado capitalista (Oman, 1998).
- 1.3 La región de América Latina y el Caribe es un buen ejemplo de estas fuerzas duales. Entre mediados de la década de 1980 y el decenio de 1990 la región unilateralmente, redujo su arancel promedio desde más del 40 por ciento al 12 por ciento (véase el Gráfico 1-1). La región también participó activamente en la Ronda Uruguay y para fines de la década todos los países latinoamericanos y del Caribe (a excepción de Bahamas) eran miembros de la OMC. Los países de la región abrieron también sus cuentas de capital. Simultánea y paralelamente a esta apertura global se produjo una oleada de nuevos acuerdos de libre comercio recíproco e integración, más de veinte en total, con muchos más en diferentes etapas de desarrollo (véase el Cuadro 1-1).
- 1.4 En la década de 1990, estas tendencias estuvieron acompañadas por un fuerte crecimiento promedio del comercio internacional de la región. El aumento fue especialmente acentuado en las importaciones, cuyo valor se expandió a un ritmo del 18 por ciento por año, alcanzando los US\$280.000 millones en el momento en que se produjo la crisis asiática. Este nuevamente fue casi un 50 por ciento más rápido que el crecimiento de las exportaciones extrarregionales. El coeficiente de importaciones extrarregionales (con relación al PIB) creció también desde el 21 por ciento a fines de la década de 1980 al 34 por ciento en 1997. Además, la región llegó a ser un importante cliente emergente de los mercados financieros internacionales, y un receptor significativo de inversión directa extranjera, en este último caso, en 1999 casi empatando a Asia en el primer lugar entre los países en desarrollo (UNCTAD, 2000).

Gráfico 1-1
Evolución de los aranceles y su dispersión en América del Sur



*Dispersión estadística (desvío estándar)

Fuente: Departamento de Integración y Programas Regionales - BID

- 1.5 Pero se registró también un marcado incremento en la dinámica regional. El comercio intrarregional (y la inversión relacionada) mostró un fuerte dinamismo: las exportaciones intrarregionales crecieron de manera más rápida que el componente extrarregional, haciendo que su participación en el total creciera desde el 12 por ciento en 1990 a casi 20 por ciento hacia el final de la década. Esta tendencia regional incrementó la interdependencia comercial entre muchos países vecinos y en varios casos, contribuyó a ciclos económicos más sincronizados entre socios comerciales regionales, e indujo diversos tipos de cooperación regional. Aunque el año 1999 fue difícil para la integración regional y el comercio -se experimentó una severa contracción (véanse los Cuadros 1-2 y 1-3)-, a causa de la transmisión a la región de algunos de los efectos de los choques coyunturales en la economía mundial. Datos preliminares sugieren que el comercio y su componente intrarregional se han reactivado muy significativamente en el año 2000.

Cuadro 1-1
Acuerdos Preferenciales Recíprocos en América Latina y el Caribe en los años 90

Acuerdo	Fecha
Comunidad del Caribe (CARICOM) ¹	1989
Chile-México ²	1991
Mercado Común Centroamericano (MCCA) ³	1990
Chile-Venezuela	1993
Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) ⁴	1992
Colombia-Chile	1993
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	1991
Costa Rica-México	1994
Grupo de los Tres (G-3)	1994
Bolivia-México	1994
Chile-Ecuador	1994
Comunidad Andina ⁵	1988
Chile-MERCOSUR	1996
Bolivia-MERCOSUR	1996
Canadá-Chile	1996
México-Nicaragua	1997
MCCA-República Dominicana ⁶	1998
CARICOM-República Dominicana ⁶	1998
MCCA-Chile ⁶	1999
México-Unión Europea	2000
México-Israel	2000
México-Triángulo del Norte (El Salvador, Guatemala, Honduras)	2000

ACUERDOS ESPECIFICOS BAJO DISCUSION

Regional

Area de Libre Comercio de las Américas; Canadá-Costa Rica; México-Panamá; MCCA-Panamá; Triángulo del Norte-Comunidad Andina

Extrarregional

MERCOSUR-Unión Europea; Chile-Unión Europea; Chile-Corea del Sur; APEC, México-Japón

Fuente: División de Integración, Comercio y Asuntos Hemisférico del Departamento de Integración y Programas Regionales, BID.

Notas:

1. CARICOM comenzó su proceso de reforma en 1989 (Declaración de Grand Anse) y acordó el lanzamiento de un AEC armonizado en 1990.
2. Los dos países revisaron y jerarquizaron substancialmente este acuerdo en un tratado que entró en vigencia en Agosto 1, 1999.
3. Los Presidentes acordaron el MCCA en 1990 (Cumbre de Montelimar) y optaron por perseguir definitivamente una unión aduanera en 1993 (Protocolo de Guatemala).
4. Precedido por un área de libre comercio entre EE.UU. y Canadá en 1987.
5. En 1988, los Presidentes acordaron (en el Protocolo de Quito) enmendar el convenio constitutivo del Grupo Andino y alterar el programa existente de reducción arancelaria. En 1996, los líderes acordaron oficialmente cambiar el nombre de Grupo Andino hacia Comunidad Andina y reformar algunas de las estructuras institucionales existentes (Declaración de Trujillo).
6. A la espera de suficiente aprobación legislativa.

El nuevo regionalismo

- 1.6 La integración regional en América Latina y el Caribe no es nueva; en realidad, las iniciativas cubren su historia desde la independencia. Originalmente, éstas fueron motivadas principalmente por objetivos políticos (Townsend, 1988). Sin embargo, en la

era de la postguerra el desarrollo económico llegó a ser el objetivo central de las iniciativas regionales. En esta tradición, América del Sur ha sido una fuente importante de pensamiento y práctica en cuanto a la integración y la cooperación económica de postguerra. En realidad, algunas de nuestras primeras iniciativas de base amplia en la integración económica regional tuvieron sus comienzos en los países del continente. La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio -posteriormente ALADI- incorporó a todos los países latinos sudamericanos del continente, en tanto que Guyana fue miembro fundador del Área de Libre Comercio del Caribe (CARIFTA por sus siglas en inglés) y más tarde de la Comunidad del Caribe (CARICOM). Al mismo tiempo, los países andinos buscaron una integración profunda en la iniciativa histórica expresada en su Acuerdo de Cartagena. Aunque ninguno de estos primeros esfuerzos integracionistas de la posguerra lograron totalmente sus ambiciosos objetivos, establecieron los cimientos para promover el mayor éxito posterior.

- 1.7 La crisis de la deuda de la década de 1980 y los consecuentes problemas de la balanza de pagos indujeron una profunda recesión en América Latina y el Caribe con una contracción severa de las importaciones. Como las importaciones dentro de las regiones representan el otro lado de las exportaciones intrarregionales, el colapso de la economía en América Latina y el Caribe también indujo una caída del comercio dentro de la región y una crisis abierta en los debilitados acuerdos formales de integración. La parálisis económica general en la región unida al surgimiento de una nueva estrategia de desarrollo basada en la apertura del mercado, precios relativos correctos y privatización/desregulación, parecía ser para algunos el último golpe a la integración regional. Sin embargo, para sorpresa de muchos observadores, nuevas iniciativas regionales empezaron a aparecer durante la segunda mitad de la década de 1980 y la verdadera resurgencia se materializó en la década de 1990.
- 1.8 Sin embargo, las iniciativas económicas regionales recientes son muy diferentes de aquellas del pasado. En realidad, el regionalismo de la década de 1990 es a menudo denominado el Nuevo Regionalismo para distinguirlo de las primeras iniciativas de la posguerra (Ethier, 1998). Como se indicó anteriormente, este regionalismo como tal no es nuevo para América Latina y el Caribe. Lo que es nuevo, en nuestras recientes iniciativas regionales, son los objetivos y las modalidades.
- 1.9 En línea con su papel instrumental, el objetivo de la integración regional en América Latina se ha modificado con la nueva estrategia general para el desarrollo. En esencia, el Nuevo Regionalismo de los años noventa formó parte integral de las reformas estructurales de base amplia que han estado en camino en América Latina desde mediados de la década de 1980. Las características centrales de la estrategia actual incluyen una apertura a los mercados mundiales, la promoción de la iniciativa privada y el repliegue del Estado de la actividad económica directa, en favor de su rol en materia de fiscalización, promoción y de protección social.
- 1.10 El enlace del Nuevo Regionalismo con el proceso de reforma estructural es más obvio en la liberalización del comercio. En efecto, la integración regional es el tercer nivel de un proceso de tres niveles, en que los dos primeros corresponden a las aperturas unilaterales y multilaterales mencionadas anteriormente. Las autoridades gubernamentales han empleado la integración regional como una señal de su persistente

compromiso con la liberalización, aún cuando la apertura unilateral adicional no sea factible o deseable en el momento y cuando las iniciativas recíprocas multilaterales se encuentran en una fase de transición, como ha sido el caso desde fines de la Ronda Uruguay. El Gráfico 1-2 es una buena ilustración de como el Nuevo Regionalismo ha trabajado coordinadamente con la apertura unilateral y multilateral en el MERCOSUR.

- 1.11 En este contexto, la economía política de la integración regional ha llegado a constituirse en un tercer nivel vital de la liberalización que ha ayudado a asegurar el impulso continuo del proceso. Las implicaciones fiscales de la liberalización preferencial entre los vecinos latinoamericanos son menos gravosas debido a que típicamente, los volúmenes de comercio son inicialmente pequeños por razones históricas así como por el legado de la protección nacional.¹ El consenso interno acerca de la apertura regional tanto entre aquellos con tendencias al libre mercado como entre los que profesan ideas proteccionistas, es facilitado por el hecho que la competencia se realiza dentro del espacio de un mercado delimitado y familiar que refleja a menudo una competencia más simétrica que la que se encara en la arena internacional.
- 1.12 Además, en la apertura regional existe el elemento compensatorio de reciprocidad, contribuyendo a un resultado potencialmente más equilibrado entre los costos y los beneficios a corto plazo. En resumen, en la actualidad, se emplea la integración regional como un instrumento efectivo de política para profundizar la liberalización, reducir aún más los niveles de protección efectiva, reforzar la competencia y profundizar estos compromisos liberalizantes a través de reglas obligatorias y de la presión de los socios de los acuerdos regionales.²
- 1.13 Un acuerdo comercial es claramente positivo y genera una ganancia para el país importador, para los países no miembros y para el mundo como un todo, cuando genera comercio nuevo para los países miembros, en contraposición con las situaciones en que se produce una pérdida de bienestar cuando el comercio, producto del acuerdo, sustituye comercio con terceros países que producían con menores costos, donde el único beneficiado es el país exportador. Estos fenómenos de ganancias y pérdidas, conocidos como creación y desviación de comercio, se producen debido al cambio de las fuentes de oferta de bienes y servicios, donde este cambio puede ser hacia exportadores con menores costos o con mayores costos.
- 1.14 Sin embargo, no se puede ser categórico con respecto a este tema, ya que existe la posibilidad de que debido al aumento del tamaño del mercado, producto del acuerdo, se puedan explotar ciertas economías de escala, con lo que el país que antes tenía altos costos de producción, proceda a reducirlos gradualmente, hasta transformarse incluso en un productor de menores costos que el resto, debido a lo cual a partir de una situación de desviación de comercio se pueda evolucionar hacia otra de creación de comercio.

¹ Véase Cuadro 2 en Devlin y Estevadeordal (2000).

² Para un análisis más detallado véase Devlin y Estevadeordal (2000).

Cuadro 1-2
Hemisferio Occidental: Exportaciones Totales e Intra-regionales
(en US\$ millones y porcentajes)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Crecimiento anual promedio	
											1991-98	1991-99
Hemisferio Occidental ⁽¹⁾												
Total Exportaciones	662.996	689.766	732.116	770.348	865.118	1.002.256	1.069.683	1.176.450	1.165.416	1.216.389		
% crecimiento	7,9	4,1	6,2	5,3	12,2	15,9	6,7	10,0	-0,9	4,4	7,3	7,0
Exportac. Extra-Hemisferio	345.739	361.699	368.425	370.191	399.649	477.594	498.454	522.966	491.348	489.839		
% crecimiento	5,4	4,6	1,9	0,5	7,8	19,8	4,4	4,9	-6,0	-0,3	4,5	3,9
Exportac. Intra-Hemisferio	317.274	328.068	363.691	400.157	465.468	524.673	571.230	653.484	674.067	726.550		
% crecimiento	10,7	3,4	10,9	10	16,3	12,7	8,9	14,4	3,1	7,8	9,9	9,6
<i>Intra/Total</i>	<i>48,1</i>	<i>47,8</i>	<i>49,9</i>	<i>52,2</i>	<i>34,1</i>	<i>52,6</i>	<i>53,4</i>	<i>55,5</i>	<i>57,8</i>	<i>59,7</i>		
América Latina y el Caribe (ALC) ⁽²⁾												
Total Exportaciones	142.543	141.013	150.379	160.481	181.573	225.200	247.092	273.599	270.793	281.744		
% crecimiento	10,5	-1,1	6,8	7	16,7	20,6	9,7	10,7	-1,0	4,0	8,4	7,9
Exportaciones Extra-ALC	125.636	120.557	125.070	130.297	151.920	182.601	207.474	226.934	224.686	238.204		
% crecimiento	10,9	-4,3	3,8	4,4	16,3	20,9	13,6	9,4	-1,0	6,0	7,5	7,4
Exportaciones Intra-ALC	16.924	20.456	25.410	30.184	35.585	42.608	45.916	53.099	52.436	43.541		
% crecimiento	7,3	22,1	24,3	19,3	18,1	19,4	7,8	15,6	-1,2	-17,0	15,2	11,1
<i>Intra/Total</i>	<i>11,9</i>	<i>14,7</i>	<i>11,1</i>	<i>19</i>	<i>19,3</i>	<i>19,1</i>	<i>18,6</i>	<i>19,4</i>	<i>19,4</i>	<i>15,5</i>		
Comunidad Andina (CAN)												
Total Exportaciones	31.605	28.630	28.390	29.654	34.256	38.843	45.687	47.651	38.742	43.207		
% crecimiento	26,1	-9,4	-0,9	4,5	13,5	13,4	17,6	4,3	-18,7	11,5	2,6	3,5
Exportaciones Extra-CAN	30.310	26.912	26.224	26.858	30.952	34.268	40.996	42.025	33.401	39.268		
% crecimiento	26,2	-11,2	-2,6	2,4	14,9	11,1	19,6	2,5	-20,5	17,6	1,2	2,9
Exportaciones Intra-CAN	1.295	1.719	2.156	2.796	3.404	4.575	4.691	5.627	5.341	3.939		
% crecimiento	23,5	32,7	25,4	29,7	21,7	34,4	2,5	19,9	-5,1	-26,2	19,4	13,2
<i>Intra/Total</i>	<i>4,1</i>	<i>6</i>	<i>7,6</i>	<i>9,4</i>	<i>9,9</i>	<i>11,8</i>	<i>10,3</i>	<i>11,8</i>	<i>13,8</i>	<i>9,1</i>		
CARICOM												
Total Exportaciones	4.762	4.771	4.875	4.837	5.933	6.211	7.246	7.451	7.488	n.a.		
% crecimiento	6,3	0,2	2,2	-0,8	22,7	4,7	16,7	2,8	0,5	n.a.	5,8	n.a.
Exportac. Extra-CARICOM	4.224	4.308	4.408	4.286	5.346	5.407	6.298	6.434	6.329	n.a.		
% crecimiento	4,9	2	2,3	-2,8	24,7	1,1	16,5	2,2	-1,6	n.a.	5,2	n.a.
Exportac. Intra-CARICOM	555	463	467	551	587	815	948	1.017	1.159	n.a.		
% crecimiento	23,3	-13,9	0,8	19,1	6,5	38,9	16,3	7,3	14,0	n.a.	9,6	n.a.
<i>Intra/Total</i>	<i>11,7</i>	<i>9,7</i>	<i>9,6</i>	<i>11,4</i>	<i>9,9</i>	<i>13,1</i>	<i>13,1</i>	<i>13,6</i>	<i>15,5</i>	<i>n.a.</i>		
Mercado Común Centroamericano (MCCA)												
Total Exportaciones	4.058	4.138	4.697	5.065	5.509	6.864	7.778	8.242	10.313	11.175		
% crecimiento	12,7	2	13,5	7,9	9,9	24,6	13,3	6,0	25,1	8,4	12,4	11,9
Exportac. Extra-MCCA	3.402	3.356	3.697	3.961	4.290	5.408	6.192	6.417	8.125	8.886		
% crecimiento	12,4	-1,3	10,1	7,1	8,1	26,4	14,5	3,6	26,6	9,4	11,5	11,3
Exportac. Intra-MCCA	656	782	1.000	1.105	1.229	1.456	1.586	1.826	2.188	2.289		
% crecimiento	14,6	19,1	27,9	10,4	11,3	18,4	8,9	15,1	19,9	4,6	16,2	14,9
<i>Intra/Total</i>	<i>16,2</i>	<i>18,9</i>	<i>21,3</i>	<i>21,8</i>	<i>22,3</i>	<i>21,2</i>	<i>20,4</i>	<i>22,1</i>	<i>21,2</i>	<i>20,5</i>		
MERCOSUR												
Total Exportaciones	46.425	45.911	50.561	54.162	62.112	70.401	74.998	82.342	81.323	74.320		
% crecimiento	-0,3	-1,1	10,1	7,1	14,7	13,3	6,5	9,8	-1,2	-8,6	7,3	5,4
Exportac. Extra-MERCOSUR	42.302	40.808	43.341	44.132	50.157	56.018	57.960	62.289	60.971	59.157		
% crecimiento	-1,2	-3,5	6,2	1,9	13,7	11,7	3,5	7,5	-2,1	-3,0	4,7	3,8
Exportac. Intra-MERCOSUR	4.123	5.102	7.220	10.031	11.955	14.394	17.038	20.053	20.351	15.163		
% crecimiento	10,8	23,8	41,5	38,9	19,2	20,3	18,4	17,7	1,5	-25,5	22,1	15,6
<i>Intra/Total</i>	<i>8,9</i>	<i>11,1</i>	<i>14,3</i>	<i>18,5</i>	<i>19,2</i>	<i>20,4</i>	<i>22,7</i>	<i>24,4</i>	<i>25,0</i>	<i>20,4</i>		
G - 3												
Total Exportaciones	65.162	65.117	67.451	74.367	86.020	107.625	129.114	144.612	145.249	168.328		
% crecimiento	22,2	0,9	36,1	10,3	17,1	23,8	20,0	12,0	0,4	15,9	10,5	11,1
Exportaciones Extra-G-3	64.127	63.937	65.675	72.023	83.456	104.319	125.988	140.591	141.338	165.449		
% crecimiento	15,5	-0,3	2,7	9,7	15,9	25	20,8	11,6	0,5	17,1	10,4	11,1
Exportaciones Intra-G-3	1.035	1.180	1.776	2.344	2.565	3.306	3.125	4.021	3.911	2.879		
% crecimiento	47	14	50,4	32	9,4	29,9	-5,5	28,7	-2,7	-26,4	18,1	12,0
<i>Intra/Total</i>	<i>1,6</i>	<i>1,8</i>	<i>2,6</i>	<i>3,2</i>	<i>3</i>	<i>3,1</i>	<i>2,4</i>	<i>2,8</i>	<i>2,7</i>	<i>1,7</i>		
TLCAN												
Total Exportaciones	561.164	591.440	627.933	661.752	738.494	856.598	918.045	1.013.088	1.012.082	1.071.347		
% crecimiento	7,8	5,4	6,2	5,4	11,6	16	7,2	10,4	-0,1	5,9	7,7	7,4
Exportaciones Extra-TLCAN	320.667	341.997	354.468	360.444	396.434	461.079	485.789	517.587	491.046	486.482		
% crecimiento	5,2	6,7	3,6	1,7	7,2	19,3	5,4	6,5	-5,1	-0,9	5,5	4,7
Exportaciones Intra-TLCAN	240.497	249.443	273.465	301.308	352.060	395.520	432.256	495.501	521.036	584.864		
% crecimiento	11,5	3,7	9,6	10,2	16,9	12,3	9,3	14,6	5,2	12,3	10,1	10,4
<i>Intra/Total</i>	<i>42,9</i>	<i>42,2</i>	<i>43,6</i>	<i>45,5</i>	<i>47,7</i>	<i>46,2</i>	<i>47,1</i>	<i>48,9</i>	<i>51,5</i>	<i>54,6</i>		

Fuente: DATAINTAL.

⁽¹⁾ El Hemisferio Occidental incluye América Latina y el Caribe, Canadá y EE.UU.

⁽²⁾ América Latina y el Caribe incluye Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominica, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Montserrat, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, St. Kitts y Nevis, St. Lucia, St. Vincent y Grenadines, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. En 1999, no se incluye la CARICOM.

Cuadro 1-3
Hemisferio Occidental: Importaciones Totales e Intrarregionales
(en US\$ millones y porcentajes)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Crecimiento anual promedio	
											1991-98	1991-99
Hemisferio Occidental ⁽¹⁾												
Total Importaciones	741.167	764.816	839.082	917.264	1.053.228	1.180.072	1.257.708	1.429.229	1.486.949	1.526.800		
% crecimiento	5,5	3,2	9,7	9,3	14,8	12,0	6,6	13,6	4,0	-14,5	9,1	8,4
Importac. Extra-Hemisferio	441.148	440.707	479.287	518.746	592.154	661.253	679.294	767.419	809.026	811.127		
% crecimiento	4,8	-0,1	8,8	8,2	14,2	11,7	2,7	13,0	5,4	0,3	7,9	7,0
Importac. Intra-Hemisferio	300.018	324.109	359.795	398.518	461.075	518.819	578.414	661.809	677.923	715.673		
% crecimiento	6,5	8,0	11,0	10,8	15,7	12,5	11,5	14,4	2,4	5,6	10,7	10,1
<i>Intra/Total</i>	<i>40,5</i>	<i>42,4</i>	<i>42,9</i>	<i>43,4</i>	<i>43,8</i>	<i>44,0</i>	<i>46,0</i>	<i>46,3</i>	<i>45,6</i>	<i>46,9</i>		
América Latina y el Caribe (ALC) ⁽²⁾												
Total Importaciones	104.474	135.064	161.659	182.307	212.372	245.812	269.852	335.105	342.066	292.463		
% crecimiento	13,4	29,3	19,7	12,8	16,5	15,7	9,8	24,2	2,2	-14,5	16,0	12,1
Importaciones Extra-ALC	87.155	114.169	135.486	152.350	177.477	203.409	220.845	277.710	281.709	248.290		
% crecimiento	14,3	31,0	18,7	12,4	16,5	14,6	8,6	25,7	1,4	-11,9	15,8	12,3
Importaciones Intra-ALC	17.318	20.896	26.173	29.957	34.895	42.403	49.006	57.395	60.357	44.173		
% crecimiento	8,8	20,7	25,3	14,5	16,5	21,5	15,6	17,1	5,2	-26,8	16,9	11,0
<i>Intra/Total</i>	<i>16,6</i>	<i>15,5</i>	<i>16,2</i>	<i>16,4</i>	<i>16,4</i>	<i>17,3</i>	<i>18,2</i>	<i>17,1</i>	<i>17,6</i>	<i>15,1</i>		
Comunidad Andina (CAN)												
Total Importaciones	17.109	20.865	26.411	28.846	30.613	38.243	38.953	45.349	46.862	35.175		
% crecimiento	2,6	22,0	26,6	9,2	6,1	24,9	1,9	16,4	3,3	-24,9	13,4	8,3
Importaciones Extra-CAN	16.006	19.302	24.323	26.226	27.326	33.424	34.041	40.025	41.216	31.080		
% crecimiento	1,1	20,6	26,0	7,8	4,2	22,3	1,8	17,6	3,0	-24,6	12,6	7,7
Importaciones Intra-CAN	1.103	1.563	2.088	2.620	3.287	4.819	4.912	5.324	5.646	4.095		
% crecimiento	31,5	41,7	33,6	25,5	25,5	46,6	1,9	8,4	6,0	-27,5	22,6	15,7
<i>Intra/Total</i>	<i>6,4</i>	<i>7,5</i>	<i>7,9</i>	<i>9,1</i>	<i>10,7</i>	<i>12,6</i>	<i>12,6</i>	<i>11,7</i>	<i>12,0</i>	<i>11,6</i>		
CARICOM												
Total Importaciones	8.452	9.474	9.376	10.557	8.995	10.597	13.002	13.085	13.725	n.a.		
% crecimiento	-3,9	12,1	-1,0	12,6	-14,8	17,8	22,7	0,6	4,9	n.a.	6,2	-63,4
Importac. Extra-CARICOM	7.957	8.965	8.879	9.864	8.613	10.180	11.973	11.968	12.452	n.a.		
% crecimiento	-4,3	12,7	-1,0	11,1	-12,7	18,2	17,6	0,0	4,0	n.a.	5,8	-63,1
Importac. Intra-CARICOM	494	509	496	693	383	418	1.029	1.116	1.273	n.a.		
% crecimiento	4,0	3,0	-2,5	39,6	-44,8	9,1	146,4	8,5	14,0	n.a.	12,6	-49,8
<i>Intra/Total</i>	<i>5,8</i>	<i>5,4</i>	<i>5,3</i>	<i>6,6</i>	<i>4,3</i>	<i>3,9</i>	<i>7,9</i>	<i>8,5</i>	<i>9,3</i>	<i>n.a.</i>		
Mercado Común Centroamericano (MCCA)												
Total Importaciones	6.517	6.696	8.625	10.067	11.041	13.691	13.941	16.562	19.374	18.047		
% crecimiento	5,3	2,8	28,8	16,7	9,7	24,0	1,8	18,8	17,0	-6,9	14,6	12,0
Importac. Extra-MCCA	5.887	5.933	7.567	8.921	9.694	12.096	12.239	14.611	17.150	15.672		
% crecimiento	6,0	0,8	27,5	17,9	8,7	24,8	1,2	19,4	17,4	-8,6	14,3	11,5
Importac. Intra-MCCA	630	763	1.058	1.146	1.347	1.595	1.702	1.951	2.224	2.374		
% crecimiento	-0,7	21,2	38,6	8,4	17,5	18,4	6,7	14,6	14,0	6,7	17,1	15,9
<i>Intra/Total</i>	<i>9,7</i>	<i>11,4</i>	<i>12,3</i>	<i>11,4</i>	<i>12,2</i>	<i>11,7</i>	<i>12,2</i>	<i>11,8</i>	<i>11,5</i>	<i>13,2</i>		
MERCOSUR												
Total Importaciones	31.594	36.677	40.760	51.621	63.688	79.432	88.931	105.708	103.423	79.796		
% crecimiento	13,9	16,1	11,1	26,6	23,4	24,7	12,0	18,9	-2,2	-22,8	16,0	10,8
Importac. Extra-MERCOSUR	27.124	31.229	33.224	41.835	51.238	65.054	71.029	84.157	81.259	64.378		
% crecimiento	14,8	15,1	6,4	25,9	22,5	27,0	9,2	18,5	-3,4	-20,8	14,7	10,1
Importac. Intra-MERCOSUR	4.469	5.448	7.536	9.786	12.451	14.378	17.902	21.552	22.164	15.418		
% crecimiento	8,4	21,9	38,3	29,9	27,2	15,5	24,5	20,4	2,8	-30,4	22,2	14,8
<i>Intra/Total</i>	<i>14,1</i>	<i>14,9</i>	<i>18,5</i>	<i>19,0</i>	<i>19,5</i>	<i>18,1</i>	<i>20,1</i>	<i>20,4</i>	<i>21,4</i>	<i>19,3</i>		
G - 3												
Total Importaciones	41.679	64.864	81.156	86.446	99.565	97.516	114.741	139.897	137.443	166.038		
% crecimiento	20,2	55,6	25,1	6,5	15,2	-2,1	17,7	21,9	-1,8	20,8	16,1	16,6
Importaciones Extra-G-3	40.844	63.778	79.516	84.224	97.052	94.172	111.368	135.596	133.018	162.912		
% crecimiento	19,8	56,2	24,7	5,9	15,2	-3,0	18,3	21,8	-1,9	22,5	15,9	16,6
Importaciones Intra-G-3	835	1.086	1.641	2.222	2.513	3.344	3.373	4.301	4.426	3.126		
% crecimiento	44,5	30,1	51,1	35,4	13,1	33,1	0,9	27,5	2,9	-29,4	23,2	15,8
<i>Intra/Total</i>	<i>2,0</i>	<i>1,7</i>	<i>2,0</i>	<i>2,6</i>	<i>2,5</i>	<i>3,4</i>	<i>2,9</i>	<i>3,1</i>	<i>3,2</i>	<i>1,9</i>		
TLCAN												
Total Importaciones	666.708	679.619	739.552	800.322	920.202	1.006.712	1.077.327	1.203.932	1.251.486	1.376.399		
% crecimiento	5,2	1,9	8,8	8,2	15,0	9,4	7,0	11,8	3,9	10,0	8,2	8,4
Importaciones Extra-TLCAN	445.159	439.296	475.543	507.831	576.527	627.521	655.191	724.259	755.596	810.387		
% crecimiento	4,9	-1,3	8,3	6,8	13,5	8,8	4,4	10,5	4,3	7,3	6,8	6,9
Importaciones Intra-TLCAN	221.549	240.323	264.009	292.491	343.675	379.191	422.137	479.673	495.890	566.012		
% crecimiento	6,0	8,5	9,9	10,8	17,5	10,3	11,3	13,6	3,4	14,1	10,6	11,0
<i>Intra/Total</i>	<i>33,2</i>	<i>35,4</i>	<i>35,7</i>	<i>36,5</i>	<i>37,3</i>	<i>37,7</i>	<i>39,2</i>	<i>39,8</i>	<i>39,6</i>	<i>41,1</i>		

Fuente: 1990 a 1998: FMI, Direction of Trade Statistics; 1999: DATAINTAL.

⁽¹⁾ El Hemisferio Occidental incluye América Latina y el Caribe, Canadá y EE.UU.

⁽²⁾ América Latina y el Caribe incluye a Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominica, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Montserrat, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, St. Kitts y Nevis, St. Lucia, St. Vincent y Grenadines, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. En 1999, no se incluye a la CARICOM y República Dominicana.

- 1.15 Así, el análisis de las ganancias no debe limitarse a sus impactos estáticos sino abarcar también sus posibles efectos dinámicos. Se dispone de análisis que indican que las ganancias (dinámicas) de mediano y largo plazo, pueden ser significativamente mayores que las ganancias (estáticas) inmediatas: para el caso de la integración europea las primeras podrían tener una incidencia varias veces superior a las segundas.³
- 1.16 Además, en el escenario de política actual de apertura, competencia y reforma estructural en América Latina y el Caribe, el Nuevo Regionalismo está promoviendo importantes desarrollos en la economía real que están elevando las perspectivas de capturar los efectos dinámicos de las transformaciones generados por nuestros convenios regionales:
- Inversión directa extranjera (IDE). En una era de globalización existe una intensa competencia mundial por la inversión extranjera directa y su provisión de conocimientos prácticos, tecnología y mercados de exportación. El Nuevo Regionalismo y la creación de mercados regionales como “marca registrada” se está utilizando efectivamente como alternativa para distinguir los países socios de los otros en el mundo, en el proceso de competencia global para atraer este tipo de capital (Ethier, 1998). Los países de la Comunidad Andina y socios del MERCOSUR han llevado a cabo esfuerzos para atraer IDE respaldada por sus convenios regionales.
 - Exportaciones nuevas e inversión. Con respecto a los mercados internacionales, el fuerte crecimiento de las exportaciones dentro de las regiones refleja una estructura de productos diversificada, una mayor participación de bienes manufacturados diferenciados basados en el conocimiento y en la expansión de la especialización y de las economías de escala, a través del comercio intraindustrial, la inversión y el movimiento de los otros factores de producción dentro y a través de las fronteras nacionales en los mercados regionales.⁴ En efecto, se cuenta con evidencia que firmas nacionales y extranjeras han reorientado su comercialización, inversión y alianzas estratégicas para explotar los mercados regionales crecientes.⁵ Además, el comercio regional en algunos sectores, tales como productos lácteos y textiles ha demostrado ser una oportunidad bienvenida dada la severa protección en los mercados internacionales. La presencia de efectos de transformación dinámicos está haciendo una contribución hacia economías más competitivas que puedan encarar mejor los desafíos de la globalización.

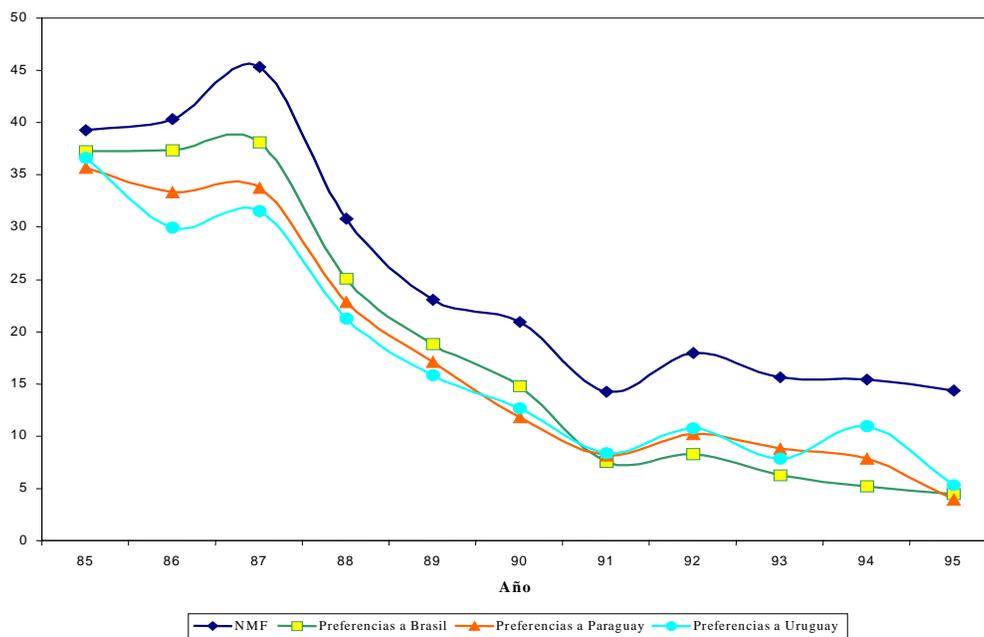
³ Para un análisis detallado, ver Corbo (2000).

⁴ Es ilustrativo que a mediados de la década de 1990, la exportación de bienes manufacturados en el comercio dentro del bloque fue considerablemente más elevado que su participación en comercio total: por ejemplo, la Comunidad Andina (63% vs 21%) y MERCOSUR (61% vs 48%). Véase BID (1999).

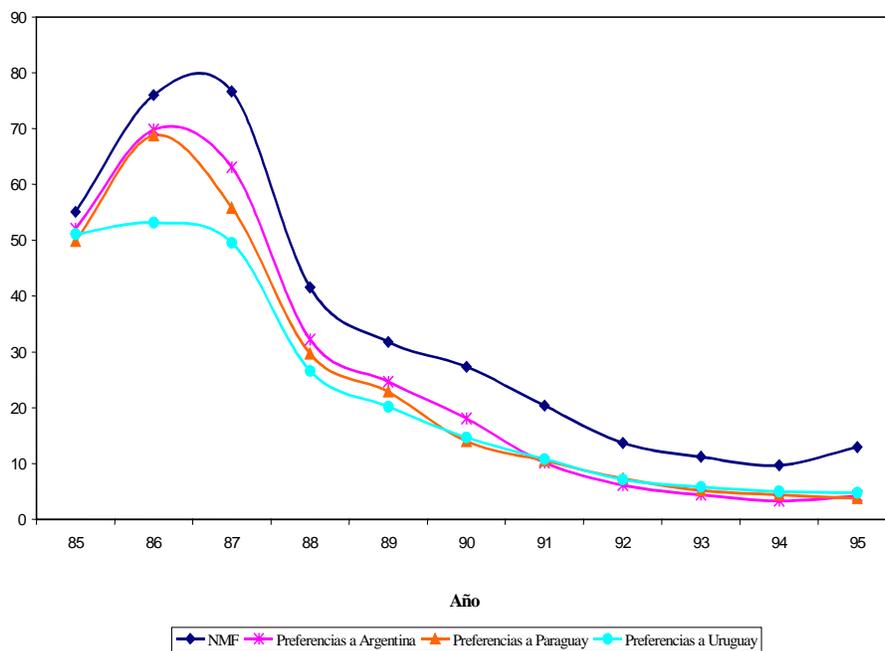
⁵ Para un análisis que captura algunos de los efectos dinámicos sectoriales de la integración regional en América Latina, véase Hasenclever y otros (1999); Nofal y Wilkinson (1999); Tigre, Laplane, Lugones y Porta (1999); Echavarría (1998) y Gereffi y Martínez (1999).

Gráfico 1-2
Evolución de los aranceles externos e internos en algunos países del MERCOSUR

Argentina (1985-1995)



Brasil (1985-1995)



Fuente: Estevadeordal, A., J. Goto y R. Saez (2000)

1.17 El Nuevo Regionalismo está otorgando otros beneficios al proceso de reforma estructural.

- La geopolítica. La orientación hacia afuera de América Latina y el Caribe ha aumentado la demanda por una participación más activa y estratégica en los foros hemisféricos y del mundo. La integración regional ha permitido que los países sean jugadores globales más efectivos. En el proceso del Área de Libre Comercio de las Américas, por ejemplo, el MERCOSUR, la Comunidad Andina y la CARICOM negocia cada uno como un bloque, logrando mayor impacto en las negociaciones. La integración regional y el comercio han ayudado también a los países democráticos a lograr la paz en las fronteras, rompiendo una tradición de conflictos militares. Además, ha establecido una red de solidaridad (a través de cláusulas democráticas) para proteger las aún jóvenes democracias de la región. Las experiencias del MERCOSUR ampliado así como de Ecuador y Perú en la Comunidad Andina son buenos ejemplos en las dos consideraciones. Fronteras anteriormente conflictivas están ahora pacificadas y con tráfico de importante escala, en tanto que los países miembros de ambos acuerdos trabajan juntos para superar las amenazas reales a la consolidación de los regímenes democráticos en sus bloques.
- Cooperación regional. El desarrollo de los mercados regionales crea interdependencias que incrementan endógenamente las demandas por la profundización de la integración regional y la cooperación entre y en medio de los vecinos.⁶ La expansión de los mercados regionales crea presiones para tratar problemas en áreas tales como el medio ambiente, la migración, la violencia, la estabilidad macroeconómica y la balanza de pagos, los asuntos epidemiológicos, las aduanas, el cruce de fronteras, y otros. La profundización de los mercados y la interacción en los cruces fronterizos también incrementa la demanda por el desarrollo de la infraestructura regional y los enfoques más generales e integrales para tratar los asuntos socioeconómicos de las comunidades fronterizas, especialmente aquellos en los cuales la interacción comercial está presente.

El Nuevo Regionalismo, el continente sudamericano y la infraestructura regional

1.18 En función de lo anterior está claro que la integración regional es sustentadora de muchos de los objetivos de desarrollo de nuestros países. Empero, la integración regional y la cooperación son siempre esfuerzos desafiantes. Los primeros esfuerzos de la posguerra del continente sudamericano para la integración económica regional tropezaron con muchos obstáculos importantes. Afortunadamente, muchos de esos obstáculos han sido superados sustancialmente en años recientes. El proceso de reforma económica estructural -que el BID ha respaldado muy activamente- ha hecho que nuestras economías sean más receptivas que en el pasado a la integración regional a

⁶ La importancia del comercio y de la profundización del mercado regional como impulso hacia la integración regional es mencionada en Devlin, Estevadeordal, Giordano, Monteagudo, Sáez (2000).

través del fomento de entornos macroeconómicos más estables, la dramática apertura unilateral de nuestras economías (Cuadro 1-4), la aguda reducción de la intervención directa del Estado en los mercados, y la atmósfera más alentadora para la iniciativa del sector privado. En realidad, conformando los compromisos para la liberalización y la reforma, las iniciativas para la integración regional son actualmente más verosímiles para el sector privado y potencialmente más poderosas en su transformación y efectos de diseminación regional. Un compromiso común con la democracia y la paz en las fronteras del continente ha intensificado mucho las condiciones para la integración regional y la cooperación.

Cuadro 1- 4
Evolución de los aranceles medios (en %)

País/Año	1990	1998	2000
Argentina	20,9	13,9	13,7
Bolivia	9,7	9,7	9,7
Brasil	30,2	14,6	14,1
Chile	15,0	11,6	9,0
Colombia	15,0	10,9	11,6
Ecuador	32,9	15,5	17,7
Paraguay	16,9	11,5	11,6
Perú	25,9	13,5	13,5
Uruguay	27,7	12,2	12,4
Venezuela	17,6	11,9	12,3
Sudamérica	22,9	12,5	12,6

Fuente: BID

- 1.19 Sudamérica es un protagonista importante en la nueva oleada de regionalismo. Los países andinos reiniciaron su proceso de integración a fines de la década de 1980 y profundizaron su compromiso en el transcurso de la década de 1990. Guyana participó y reanimó la CARICOM aproximadamente al mismo tiempo y fue testigo de como su vecino Surinam se incorporó a este grupo subregional. Entre tanto, a principios de la década de 1990 nació el MERCOSUR, y con posterioridad Chile y Bolivia adquirieron la condición de miembros asociados. También emergió dentro y fuera del continente un conjunto de acuerdos bilaterales (véase nuevamente el Cuadro 1-1).
- 1.20 A pesar del progreso sustancial en la promoción de la integración regional y de la cooperación, el potencial total del continente está lejos de ser explotado. Sudamérica es un importante polo de crecimiento y desarrollo en la economía mundial. Es un continente extremadamente rico en recursos naturales, con un clima diversificado y largos tramos de costas en los océanos Pacífico y Atlántico, así como en el mar del

Caribe. Más de trescientos millones de personas de rica diversidad cultural viven y trabajan en un espacio de 18 millones de kilómetros cuadrados con un PIB de 1,5 billones de dólares. Los países de Sudamérica tienen también importantes lazos históricos, comerciales y políticos con los grandes centros industriales de Europa, América del Norte y crecientemente con Asia.

- 1.21 Aunque los mercados de exportación dentro de las regiones en el continente han crecido sustancialmente en años recientes, los volúmenes de comercio todavía son bajos con relación a los que podrían esperarse entre vecinos con economías relativamente abiertas y convenios de comercio preferenciales. Además en el continente sudamericano, aunque el comercio y la inversión han crecido marcadamente en las subregiones formales –por ejemplo antes de la crisis asiática las exportaciones dentro de las regiones alcanzaron al 25 y 12 por ciento del total en el MERCOSUR y la Comunidad Andina respectivamente- el comercio y la inversión entre estos dos grandes mercados subregionales es relativamente pequeño: solamente entre 4-5 por ciento de las exportaciones del MERCOSUR y de la Comunidad Andina van a cada uno de esos bloques. El comercio y la inversión entre las dos subregiones y sus vecinos sudamericanos de CARICOM, Guyana y Surinam, son aún menores.
- 1.22 En el contexto de la globalización, las negociaciones en proceso en la OMC y las perspectivas del Área de Libre Comercio de las Américas en el año 2005, existe una necesidad urgente de combinar las ventajas comparativas del continente sudamericano en recursos naturales, humanos y financieros para competir exitosamente en el extranjero y desarrollar en su totalidad el espacio común regional. Si el potencial total de los mercados subregionales y continental va a ser explotado debe superarse un conjunto de impedimentos. Uno de ellos es la consolidación de un sistema basado en reglas transparentes en nuestros convenios regionales, lo cual es esencial para la atracción de inversión privada de largo plazo y para las exportaciones y la actividad de comercialización regional. Otro, es la ampliación de los convenios entre vecinos. En este contexto, el Comunicado de Brasilia de los Presidentes Sudamericanos que promueve un acuerdo de libre comercio entre el MERCOSUR y la Comunidad Andina a más tardar para enero del año 2002, y una amplia gama de comercio y cooperación regional en el continente, es alentador. También es necesario eliminar las barreras no arancelarias dentro y entre los convenios, así como la compatibilización de los marcos regulatorios como sea posible.
- 1.23 Otro requisito crítico es el desarrollo de la infraestructura regional que, durante muchas décadas ha sido más difícil por las barreras que surgen de la geografía del continente y desafortunadamente ha sido, un objetivo que hasta ahora no ha recibido la atención que merece. Sin embargo el desarrollo de la ciencia y la tecnología nos provee en la actualidad de inmensas posibilidades para las oportunidades que ofrece la geografía, que no puede considerarse más como un obstáculo insuperable.
- 1.24 Las reformas económicas estructurales, incluyendo la integración regional, han contribuido, en años recientes, a importantes avances en el desarrollo de la infraestructura regional. La apertura de la economía a los vecinos ha incrementado la demanda por infraestructura regional y ha mejorado simultáneamente la respuesta de la oferta de los sectores público y privado. Además, el capital local y extranjero han

mostrado una disposición mayor para apoyar el desarrollo de la infraestructura. Sin embargo, queda mucho por hacer. El comercio, la inversión y el movimiento de las personas está todavía retrasado, y es a veces desalentado por los severos obstáculos físicos, normativos y sociales en nuestras fronteras y a través de nuestros principales corredores comerciales intra e interregionales. Además, el desarrollo socioeconómico en nuestros mercados regionales sudamericanos, no ha alcanzado su potencial, debido en parte a la falta de una visión estratégica compartida acerca de como usar la cooperación y el planeamiento regional para explotar en su totalidad el impacto de una red continental de infraestructura regional.

La infraestructura para la integración

- 1.25 La infraestructura abarca un conjunto de estructuras de ingeniería, equipos e instalaciones de larga vida útil, utilizadas por los sectores productivos y por los hogares. Su definición es un tanto vaga e imprecisa, y tradicionalmente ha sido asimilada al *stock* de capital público, o a ciertas características técnicas o económicas, tales como su vinculación con servicios básicos, sus altos costos de inversión, su indivisibilidad, su inamovilidad o su naturaleza de bien público.⁷ En la actualidad, la creciente participación privada en la provisión de infraestructura, las innovaciones tecnológicas y un enfoque abarcativo del desarrollo sustentable llevan a una visión más amplia del campo de la infraestructura.
- 1.26 Normalmente se puede clasificar a la infraestructura en varios grupos, de acuerdo con su función: (i) la infraestructura económica (transporte, energía y telecomunicaciones); (ii) la infraestructura social (presas y canales de irrigación, sistemas de agua potable y alcantarillado, educación y salud); (iii) la infraestructura del medio ambiente; y (iv) la infraestructura vinculada a la información y el conocimiento. Así también, se la puede clasificar de acuerdo con su cobertura geográfica, diferenciando la infraestructura de alcance urbano, interurbano e internacional.
- 1.27 Al relacionar la infraestructura al proceso de integración entre países, resulta evidente que sólo parte de ella reúne características de corte regional, estando representada por aquella que soporta flujos entre los países del bloque. Otros componentes de la infraestructura sólo soportan flujos internos -dentro de un mismo país- o externos -vinculando a ese país con el resto del mundo, fuera del bloque de integración-. Sobre esta base conceptual, este trabajo se concentra en la infraestructura económica básica de transporte, de energía y de telecomunicaciones, y en aquellos componentes que facilitan los flujos entre los países de la región, comprendiendo el conjunto de instalaciones y servicios que figuran sombreadas en el Cuadro 1-5.

⁷ Para una discusión sobre el tema y sus dificultades, ver Kessides (1996) y Button (1996).

Cuadro 1-5

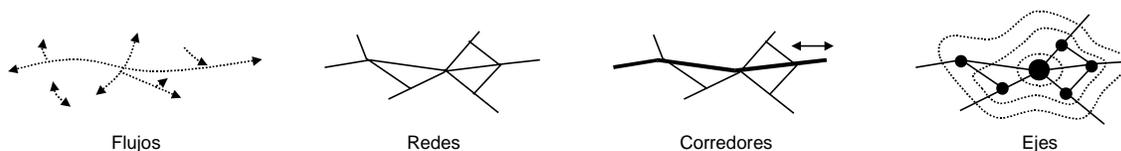
Tipos de infraestructura: por función y cobertura geográfica

Sectores/Tipos	URBANA	INTERURBANA	INTERNACIONAL
Transporte	Red vial urbana, líneas ferroviarias	Carreteras, vías férreas, vías navegables, aeropuertos, puertos	Puertos, aeropuertos, carreteras, vías navegables, vías férreas
Energía	Redes de distribución eléctrica y de gas, plantas de generación, estaciones transformadoras	Redes de transmisión, gasoductos, oleoductos, plantas compresoras, centros de producción de petróleo y gas, centrales de generación eléctrica	Redes de transmisión, gasoductos, oleoductos
Tele-comunicaciones	Redes de telefonía fija y celular	Redes de F.O., antenas de microondas, satélites	Satélites, cables submarinos
Desarrollo Social	Hospitales, escuelas	Represas y canales de irrigación, redes hidráulicas	-
Medio Ambiente	Parques y reservas urbanas	Parques, reservas, territorios protegidos, circuitos de ecoturismo	Parques, reservas o circuitos de ecoturismo compartidos
Información y conocimiento	Redes, edificios, TV por cable	Sistemas de educación a distancia, portales, TV abierta, satélites	Redes

Fuente: BID

1.28 La interacción espacial da lugar a flujos, que en general no circulan en forma libre en el espacio, sino que lo hacen a través de las redes de infraestructura. Por ello, los flujos que serán objeto de análisis son los de bienes, de personas, de información, de energía eléctrica, de gas y de petróleo. Estos flujos, al circular por las redes de infraestructura, suelen consolidar sus movimientos en algunos tramos, conformando corredores. En una escala regional, en la medida en que estos corredores favorecen el desarrollo económico y social de las áreas que recorren, pueden convertirse en verdaderos ejes de integración y desarrollo, constituyendo una herramienta de primer orden para vertebrar la organización del territorio.

Gráfico 1-3
Flujos, redes, corredores y ejes



Inspirado en P.Haggett *Locational Analysis Human Geography*
Adaptación BID

- 1.29 Las redes de infraestructura proveen el soporte físico por el cual circulan los flujos. Pero su sola existencia no asegura que cumplan los objetivos para las que fueron diseñadas. Un conjunto de normas de orden público regula su utilización, y diversas instituciones elaboran esas normas y velan por su cumplimiento. Estos marcos legales e institucionales, así como las características de la operación de los servicios, constituyen elementos tan importantes como la infraestructura física en sí misma para su contribución al desarrollo económico y a la mejor calidad de vida de la población a la que sirve.⁸
- 1.30 Si bien el Cuadro 1-5 muestra el ordenamiento de los distintos tipos de infraestructura por función y cobertura geográfica, en la práctica los servicios de distinto alcance geográfico utilizan segmentos de las redes de infraestructura en forma común. Por ejemplo, por una carretera circulan vehículos afectados a servicios interurbanos e internacionales, en un mismo aeropuerto operan servicios domésticos e internacionales, y en una misma red de fibra óptica circula información local e internacional. A lo largo de este documento se apreciará que los flujos propios de la integración regional -es decir, los que vinculan a los países de América del Sur-, en pocos casos se canalizan por infraestructuras específicas, sino que utilizan redes que son compartidas con flujos domésticos y con flujos que vinculan a los países de la región con el resto del mundo.
- 1.31 Por ejemplo, en las carreteras del MERCOSUR en las que se concentra el tráfico internacional de cargas, su participación es relativamente pequeña comparada con el tráfico total que circula por ellas. En Argentina, en la Ruta Nacional 7 entre La Paz y Desaguadero, dicho valor oscila entre el 12% y el 14%. Estos valores sólo aumentan a medida que la ruta se aproxima a la frontera, y que el tránsito medio diario anual (TMDA) total se reduce sensiblemente. En las rutas del sur de Brasil, por las que circulan camiones que vinculan a ese país con Uruguay, Argentina y Chile, la participación de los camiones afectados a tráficos internacionales es inferior al 15% del TMDA. Un fenómeno similar se observa en la ruta que vincula Colombia con Venezuela.

Infraestructura y desarrollo regional

- 1.32 La vinculación entre la infraestructura y el desarrollo regional ha sido objeto de extensos debates. Si bien las correlaciones son obvias, ya que los países y regiones con una mayor dotación de infraestructura generalmente exhiben mayor desarrollo económico, las relaciones de causalidad entre ambos no son tan evidentes como a menudo se cree, particularmente en la medida en que las inversiones se realizan en regiones con mayor nivel de desarrollo económico.⁹
- 1.33 Existe, no obstante, un amplio consenso respecto de que la provisión de infraestructura incrementa la productividad de los agentes económicos y mejora la calidad de vida de la población, que ese efecto se intensifica en forma significativa en las regiones de

⁸ Kessides (1996) presenta una sólida argumentación al respecto.

⁹ Para profundizar este tema se sugiere ver Banco Mundial (1994), Kessides (1996), Button (1996) y Banister y Berechman (2000).

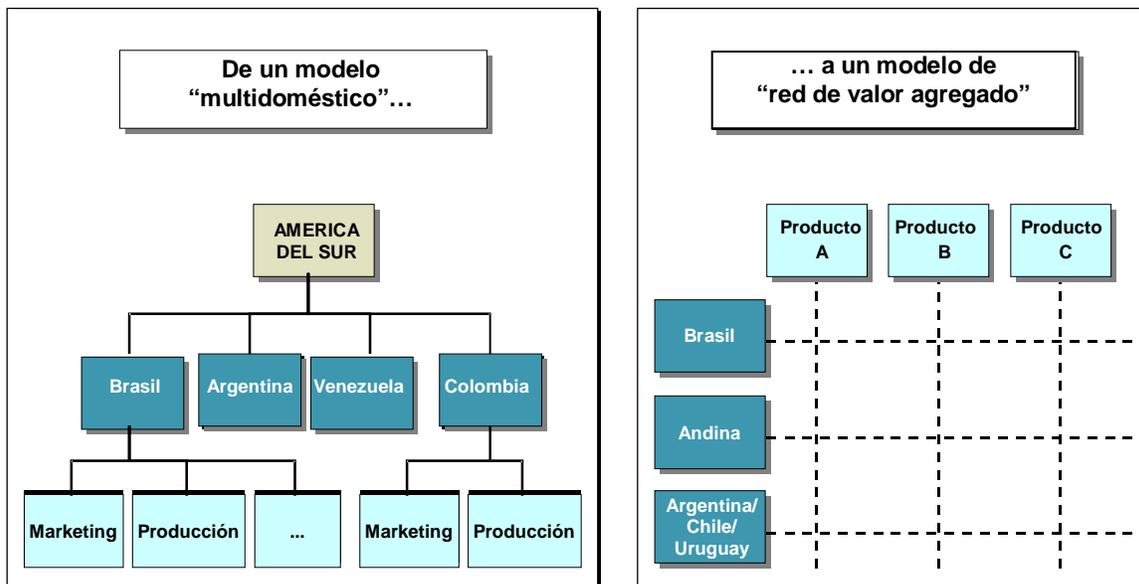
menor desarrollo relativo, y que su impacto efectivo no resulta de la mera construcción de las obras, sino de diversos factores concomitantes, entre los que se destacan: (i) que los servicios que se provean atiendan demandas efectivas; (ii) que la provisión esté acompañada de una adecuada gestión; (iii) que las nuevas obras estén acompañadas de otras políticas sectoriales que consoliden su demanda; y (iv) que la provisión de infraestructura de diversos tipos permita aprovechar las sinergias que puedan generarse entre ellas.

Las respuestas del sector privado

- 1.34 Ante la configuración de espacios económicos regionales, las empresas de mayores dimensiones -tanto multinacionales como grandes corporaciones sudamericanas- han avanzado en la redefinición de sus modelos de negocios, estableciendo una nueva configuración espacial de las actividades. El modelo anterior, que podría denominarse "multidoméstico", implicaba la organización de todas las funciones de la empresa en cada país en el que operaba. El nuevo modelo, facilitado por la mayor posibilidad de intercambio entre países, permite a las empresas organizarse como una red en la que maximizan el valor agregado, concentrando sus funciones en determinadas localizaciones.
- 1.35 Esta especialización les permite aprovechar economías de escala, y constituye uno de los principales beneficios del comercio (Ver Krugman, 1991). Este cambio en la configuración espacial de las actividades produce un incremento sensible de los flujos entre las diversas sedes de la empresa, localizadas en distintos países de la región: flujos de productos terminados, de partes, de personas, de información, etc.

Gráfico 1-4

Cambio en la configuración espacial del modelo de negocios de grandes corporaciones



- 1.36 Las empresas medianas y pequeñas también presentan modificaciones en la configuración espacial de sus actividades como respuesta a la mayor apertura e integración. Una de ellas es la tendencia hacia la conformación de racimos (*clusters*), que constituyen concentraciones geográficas de compañías interconectadas, proveedores especializados, y otras firmas e instituciones vinculadas, que compiten y cooperan simultáneamente. De esa manera logran aprovechar las economías de aglomeración y mejorar sensiblemente su competitividad (Porter, 1998).
- 1.37 En síntesis, las políticas de apertura económica e integración regional modifican el comportamiento espacial de las firmas, que organizan su actividad de manera de mejorar su eficiencia, y en ese proceso incrementan la demanda de flujos de comercio, de pasajeros, de información, etc. Ello representa una creciente presión de la demanda sobre las infraestructuras que soportan el tránsito de esos flujos.

El rol del Estado y de la planificación

- 1.38 Como se comentó con anterioridad, los cambios que se produjeron en las economías de la región durante la década de los años 90 incluyeron modificaciones en los modelos tradicionales de provisión de la infraestructura y sus servicios, anteriormente caracterizados por una participación casi excluyente del Estado. Estos cambios han generado un desafío respecto al nuevo papel que le corresponde asumir al sector público, fundamentalmente en lo referente a la regulación, la planificación y el financiamiento de la infraestructura y sus servicios. Si bien es un tema que genera debate, existe un creciente consenso de que el Estado debe adecuarse a esta nueva realidad (ILPES, 1999).
- 1.39 Con respecto a la planificación, su necesidad parece imprescindible en aquellos sectores donde existen notorias "fallas de mercado", tales como externalidades, economías de escala e indivisibilidades, que dificultan las respuestas de mercado. Estas "fallas" hacen aconsejable la planificación estatal, pero en un sentido indicativo. Este nuevo escenario puede entenderse como un cambio de paradigma respecto al rol del Estado en la planificación de la infraestructura en la región. Como lo muestra el cuadro que se presenta a continuación, la planificación indicativa está acompañada por una visión más abarcativa del desarrollo sustentable y una modalidad participativa en la toma de decisiones.

Cuadro 1-6
Hacia un nuevo paradigma en la planificación de la infraestructura

PARADIGMA TRADICIONAL	PARADIGMA PROPUESTO
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planeamiento normativo, gestión directa del Estado ▶ Basado en demandas inducidas (<i>supply driven</i>) ▶ Orientado al Sector Público ▶ Proyectos aislados ▶ Mitigar impactos ambientales ▶ Desarrollo económico ▶ Decisiones impuestas a la comunidad 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planeamiento indicativo, regulación, gestión pública y privada ▶ Basado en demandas reales y potenciales sustentables (<i>demand driven</i>) ▶ Orientado al Sector Público y al Sector Privado ▶ Sinergia entre Proyectos, <i>bundling</i> ▶ Oportunidades generadas por la preservación del medio ambiente ▶ Desarrollo sustentable amplio ▶ Mecanismos de participación de la comunidad en la toma de decisiones

1.40 Este nuevo paradigma apunta a que las inversiones en infraestructura brinden resultados efectivos y sostenibles en el desarrollo regional, considerando al espacio como un elemento de integración efectiva. Considerada desde una perspectiva de integración entre naciones -y no ya como un instrumento de planificación a nivel nacional- esta modalidad facilitaría no sólo establecer corredores por los cuales canalizar flujos, sino el establecimiento de verdaderos ejes de desarrollo de las comunidades de los países de la región. Ello requiere un esfuerzo significativo de coordinación entre los planes nacionales, en sus diferentes etapas de identificación, formulación, evaluación y seguimiento de la ejecución de proyectos.

1.41 La visión de la planificación de la infraestructura que se propugna puede resumirse en dos frases:¹⁰

"Vale la pena enfatizar que la contribución de la infraestructura al crecimiento regional y a la calidad de vida, que han sido ampliamente reconocidas en la teoría económica, derivan no sólo de la mera existencia o creación de las instalaciones físicas, sino también de su eficiente operación y del valor que perciben los usuarios de los servicios que éstas generen".

"Aunque se deba descansar en mayor medida en los mercados privados para lograr una eficiente asignación de recursos, los gobiernos deberán mantener un rol activo gestionando esos mercados y asegurando -mediante su intervención en la planificación de las inversiones, las regulaciones y el financiamiento- que se cumplan los objetivos de crecimiento, equidad, sustentabilidad ambiental y estabilidad macroeconómica".

¹⁰ Tomadas de Christine Kessides (1996), págs. 213 y 214.

CAPITULO II

LA ESTRUCTURA Y DISTRIBUCION ESPACIAL DE LOS FLUJOS

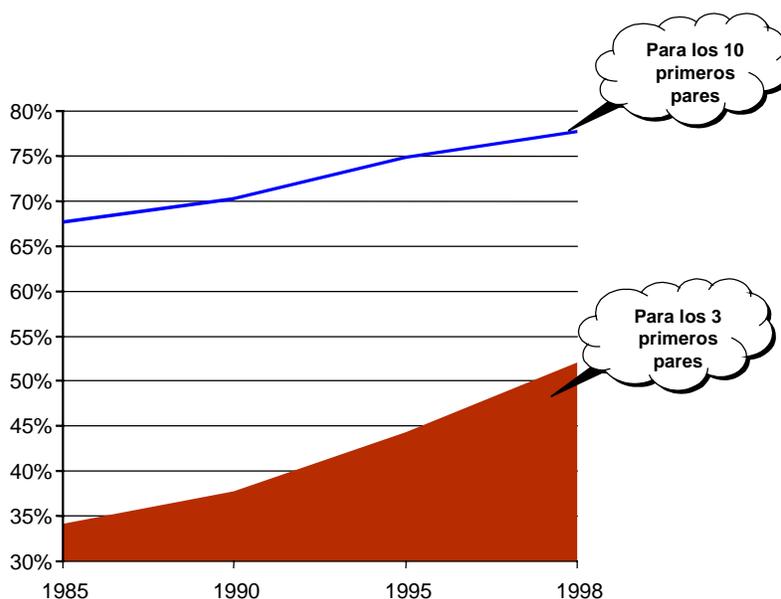
- 2.1 La tendencia creciente de comercio intrarregional sudamericano comentada en el capítulo anterior, estuvo acompañada de un proceso de marcada concentración. Los países que reúnen la mayor proporción del comercio intrarregional son Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Venezuela. En los últimos años ha habido una concentración creciente de los flujos comerciales, sobre todo en pocos pares de países: sólo tres pares concentran la mitad del comercio. En 1998, el intercambio entre Argentina y Brasil representó el 38,6% del comercio intrarregional, entre Colombia y Venezuela el 6,9%, y entre Argentina y Chile, el 6,5%.

Cuadro 2-1
Evolución de la concentración de las exportaciones intrarregionales

Pares/Años	1980	1998
Tres principales pares	34%	52%
Diez principales pares	67%	78%

Fuente: CEPAL, Anuario Estadístico 1999. Procesamiento BID

Gráfico 2-1
Incidencia de los 10 principales pares de comercio en el total intrazonal



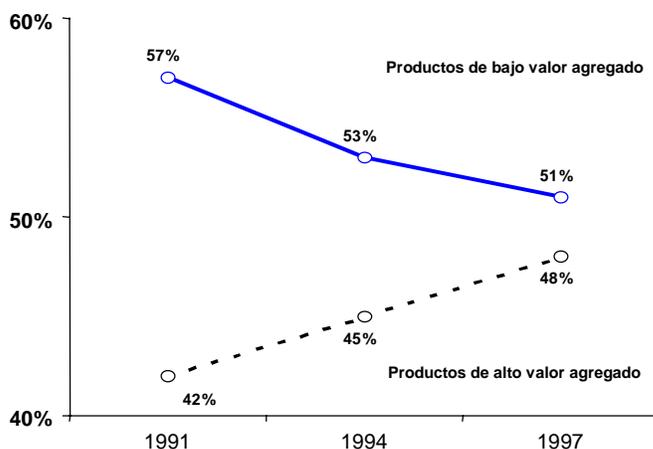
Fuente: CEPAL, Exportaciones FOB, en millones de dolares, 1980 a 1998

Cuadro 2-2
Pares de comercio principales en América del Sur (en millones de dólares)

1998	
Total	37.298,7
ARG-BRA	14.411,3
COL-VEN	2.577,8
ARG-CHI	2.413,5
	52,02%
BRA-CHI	1.851,0
BRA-URU	1.815,6
BRA-PAR	1.598,7
BRA-VEN	1.367,3
ARG-URU	1.338,1
COL-ECU	856,5
ARG-PAR	751,7
	28.982,02
	77,70%

2.2 El comercio intrarregional no sólo creció y se concentró, sino que fue modificando su composición, particularmente durante los últimos años. A principios de la década de los años 90, aproximadamente un 60% de los productos que se intercambiaban eran considerados de bajo valor agregado (combustibles, alimentos, textiles, maderas, minerales), y el 40% restante, de alto valor agregado (productos químicos, equipos mecánicos, materiales eléctricos y electrónicos). A finales de la década, esa proporción era de aproximadamente 50% y 50%.¹¹ Cabe destacar que en ese mismo período aumentó fuertemente el comercio de algunos productos de bajo valor agregado, como el petróleo, lo que realza la importancia del crecimiento de los productos de mayor valor agregado. Este cambio implica una modificación importante en las características de la demanda de transporte.

Gráfico 2-2
Exportaciones intrarregionales por sector

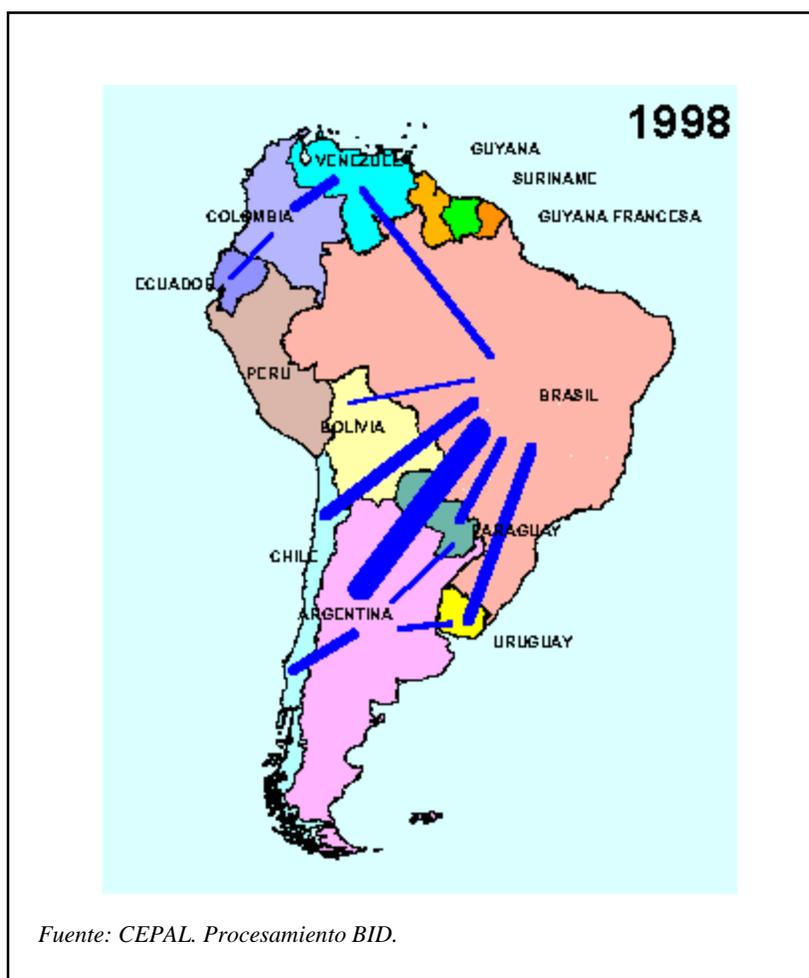


¹¹ Ver ALADI (2000).

La estructura espacial de los flujos

- 2.3 El gráfico que se presenta a continuación ilustra la magnitud de los flujos de intercambio comercial existente en la actualidad entre los países de la región, su concentración en los países del Cono Sur y entre Colombia y Venezuela, así como el intercambio menos significativo entre los países de la Comunidad Andina y el MERCOSUR.

Gráfico 2-3
Los flujos de bienes en la región

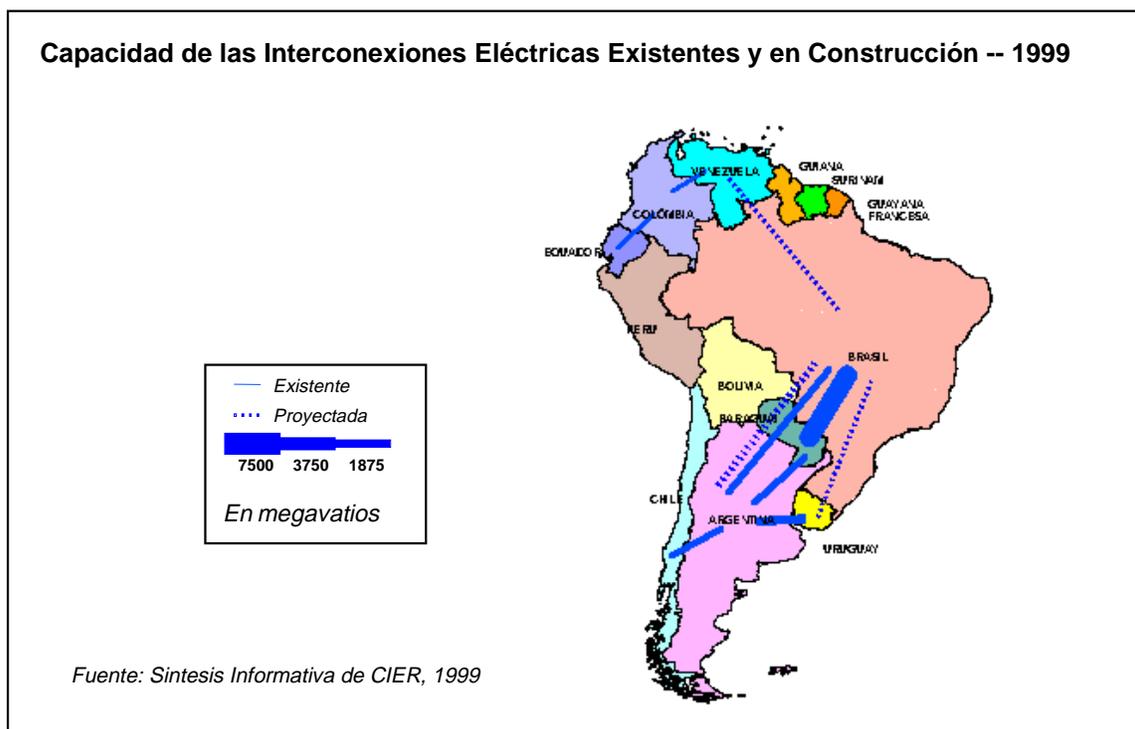


- 2.4 Los flujos de energía eléctrica internacionales se concentran en redes que han sido tendidas con ese objeto. Las más importantes están vinculadas a emprendimientos hidroeléctricos binacionales como Itaipú (entre Brasil y Paraguay), Yacyretá (entre Argentina y Paraguay) y Salto Grande (entre Argentina y Uruguay). También existen vinculaciones de importancia entre Colombia y Venezuela, y entre Colombia y Ecuador. En los últimos años se están registrando cambios significativos en el sector,

resultado de los avances en la armonización de los marcos regulatorios, como por ejemplo, el Memorándum de Entendimiento Eléctrico del MERCOSUR, firmado en 1998, tendiente a conformar un mercado eléctrico integrado en la subregión. En este contexto, se han instalado nuevas líneas de transmisión entre Argentina y Brasil y entre Argentina y Chile, resultado de inversiones privadas en el marco del proceso de reestructuración y privatización del sector eléctrico en estos países. Estas nuevas interconexiones se agregan a otras muy importantes ya existentes, por ejemplo entre Argentina y Uruguay y Brasil y Paraguay.

2.5 En el caso del gas natural, la región está asistiendo a un desarrollo notable de la industria extractiva y de la red de transporte, y ya se han concretado proyectos transnacionales importantes, especialmente el caso del gasoducto Bolivia-Brasil, y los gasoductos de Argentina hacia Brasil, Chile y Uruguay. En forma similar al caso de las interconexiones eléctricas, se trata de emprendimientos privados (aunque en algunos casos con participación decisiva de empresas públicas), viabilizados a partir de las reformas sectoriales implantadas en los diferentes países. La interrelación entre los flujos de gas y de energía eléctrica es cada vez mayor, ya que una parte del fluido se destina a la generación de electricidad.

Gráfico 2-4
Los flujos de energía eléctrica en la región



2.6 Los flujos de transporte aéreo de pasajeros han crecido en la década de los años 90 a tasas elevadas en todos los servicios: de cabotaje, regional (entre los países), e internacional (con el resto del mundo). La matriz de viajes muestra una marcada

concentración de movimientos en el Cono Sur.¹² La proximidad geográfica de algunos importantes centros urbanos, los viajes motivados por el turismo y la integración económica entre los países de origen y destino constituyen variables que inciden sensiblemente en esta distribución. La creciente organización de la actividad aerocomercial sobre la base de *hubs* ha implicado un incremento en los viajes entre tramos en la región que -en rigor- constituyen parte de los itinerarios de viajes internacionales, pero que generan una evidente presión de demanda sobre algunos aeropuertos de la región.

Cuadro 2-3

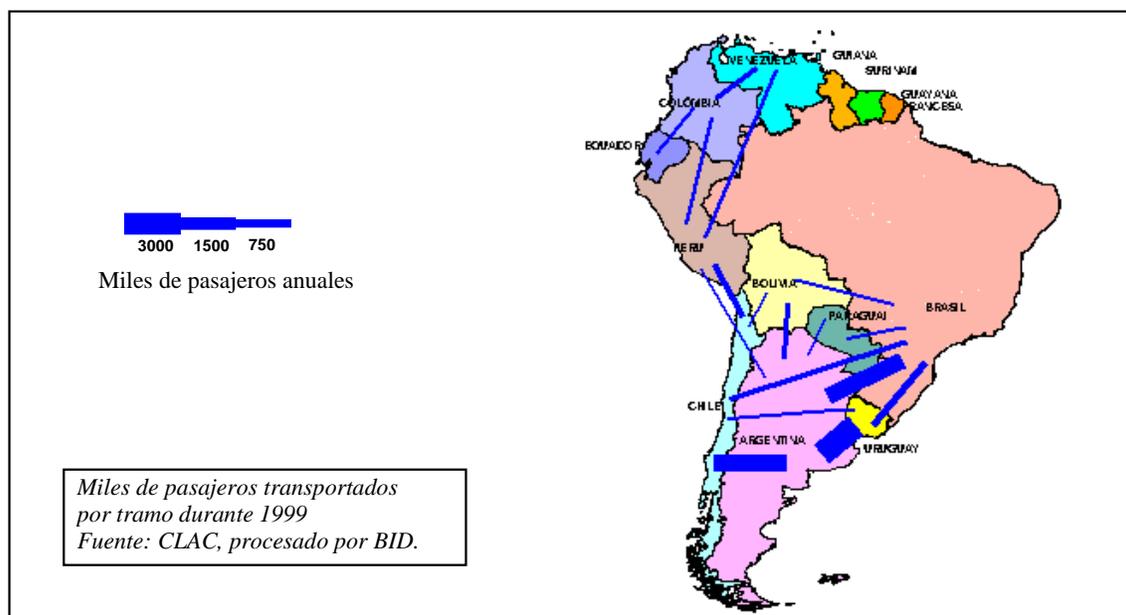
Proporción de Pasajeros por Pares de Países (porcentaje de tránsito de pasajeros en A. del Sur)

Par de países	Proporción de los pasajeros
Argentina – Uruguay	26,2%
Argentina – Brasil	15,8%
Argentina – Chile	14,5%
Brasil – Uruguay	5,3%
Chile – Perú	4,1%

Fuente: CLAC – Pasajeros transportados por tramo. Año 1999. Procesado BID

Gráfico 2-5

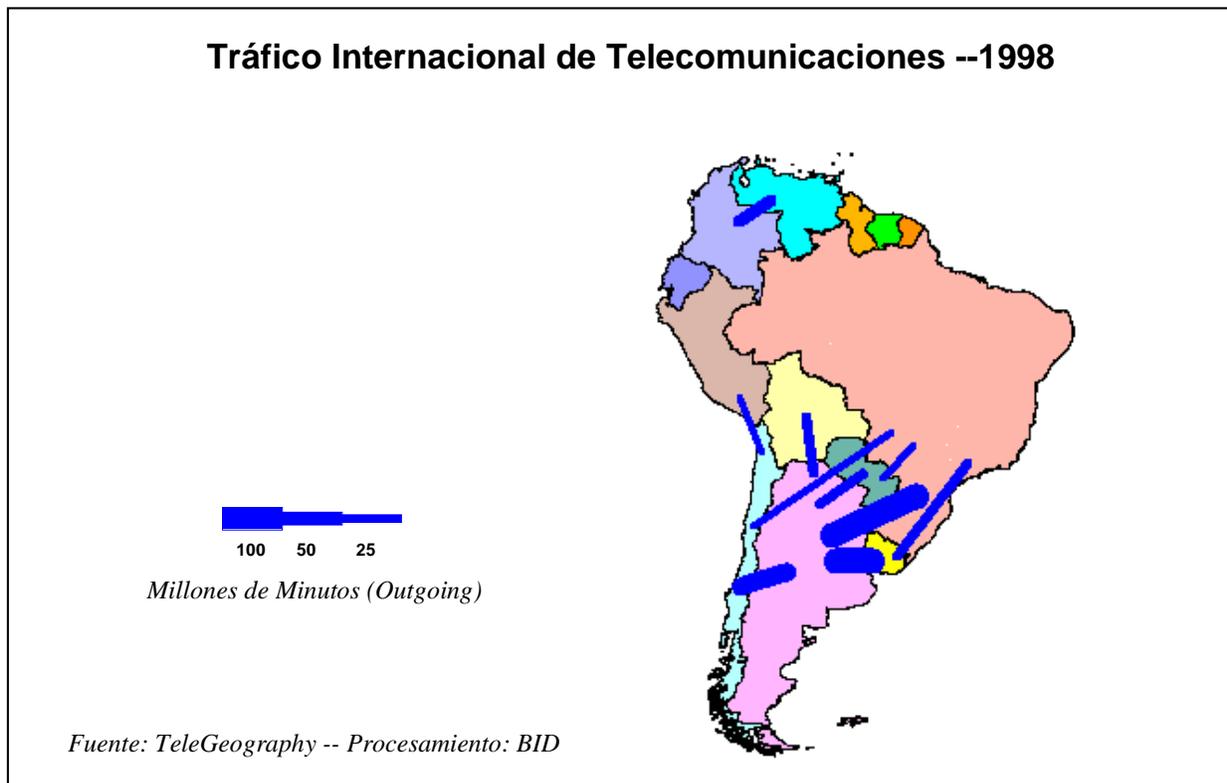
Tráfico aéreo de pasajeros-1999



¹² La información por tramo -no por origen y destino final de los viajes- puede estar distorsionando en alguna

- 2.7 Los flujos de voz y datos que se transmiten a través de las redes de telecomunicaciones constituyen un indicador elocuente de las interacciones entre países. Un aspecto destacable es que sólo un 30% de las telecomunicaciones salientes tienen como destino otro país sudamericano; el restante 70% tiene como destino el resto del mundo, la mitad de las cuales se dirigen hacia América del Norte. Otro indicador elocuente es el ancho de banda disponible en las vinculaciones de Internet (*International Backbone Routes*): del ancho de banda que vincula a las principales ciudades sudamericanas, un 87% se vincula con América del Norte, y un 7% con Europa Occidental. Sólo un 6% vincula ciudades dentro de la región.¹³

Gráfico 2-6
Flujos de telecomunicaciones



Identificación de los ejes actuales de intercambio

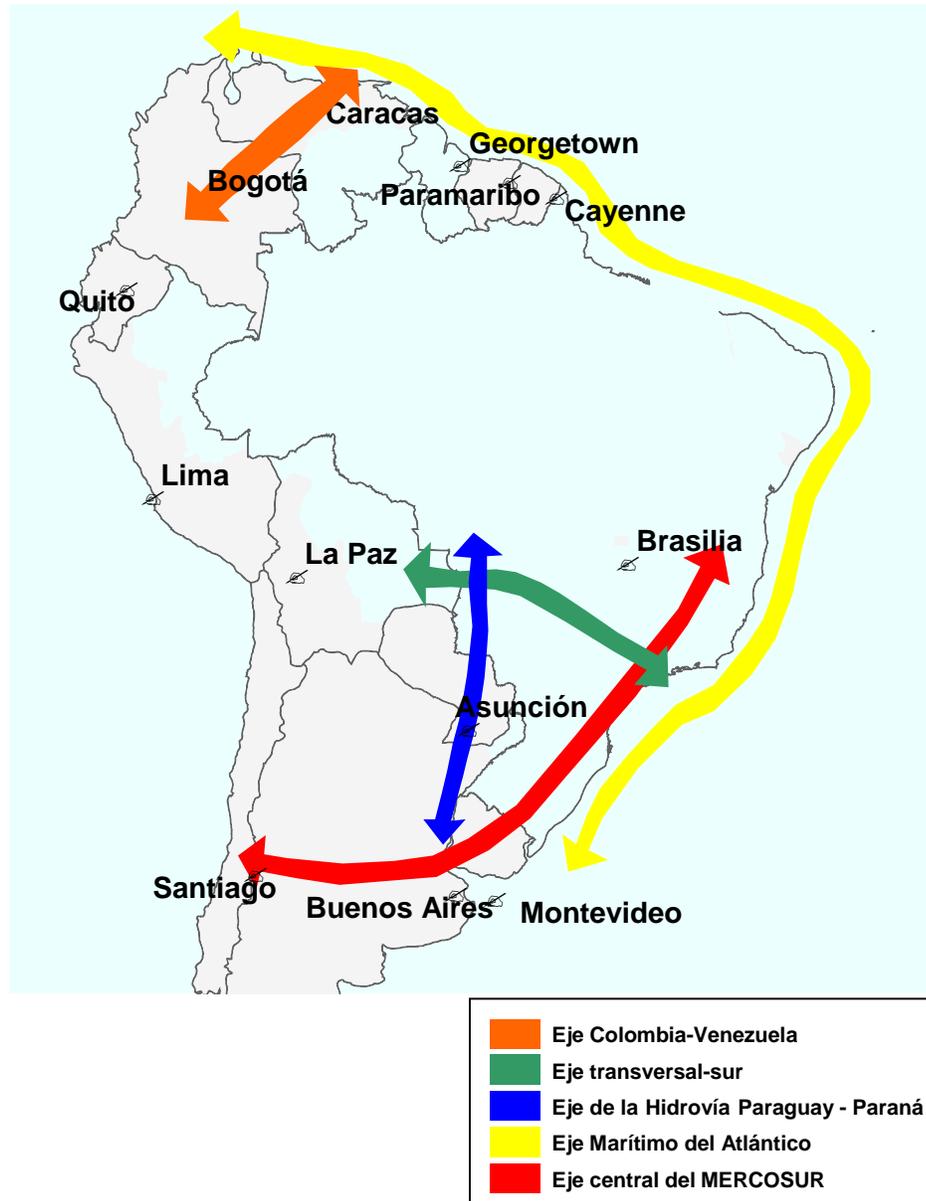
- 2.8 El análisis conjunto de los diversos tipos de flujos analizados permite identificar los ejes de mayor volumen de intercambio en los que se canaliza actualmente la interacción espacial en la región, los que se presentan en el Gráfico 2-7.

medida los resultados, ya que una proporción significativa de viajes continúan hacia otros destinos.

¹³ Valores para 1999. Fuente: TeleGeography, procesamiento BID

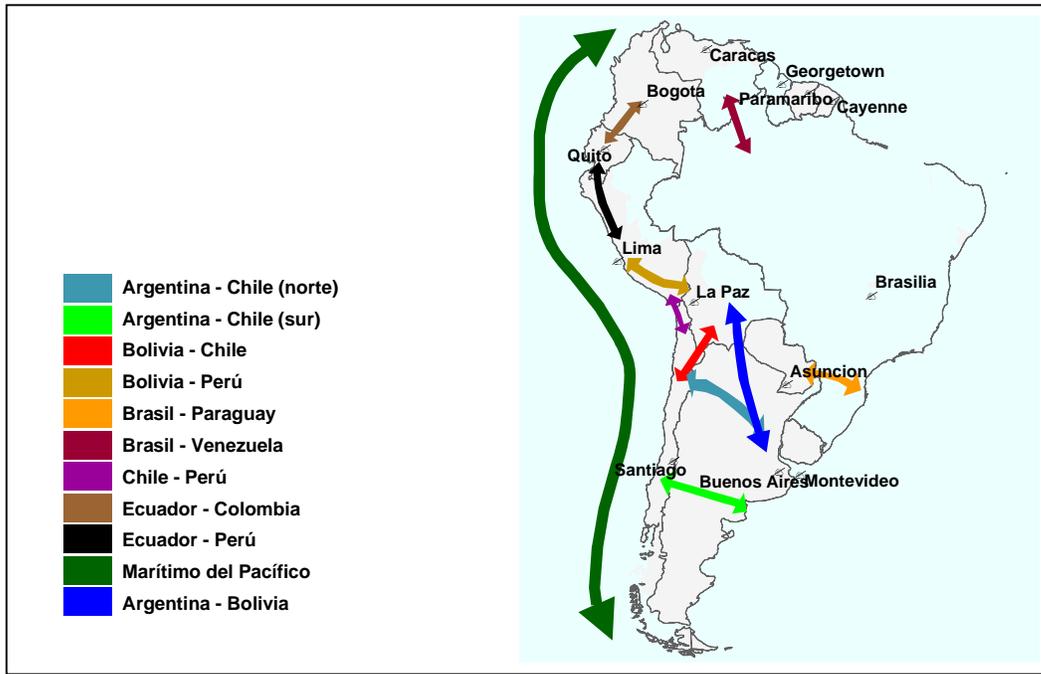
Gráfico 2-7

Ejes de intercambio actual con un significativo potencial de crecimiento en América del Sur

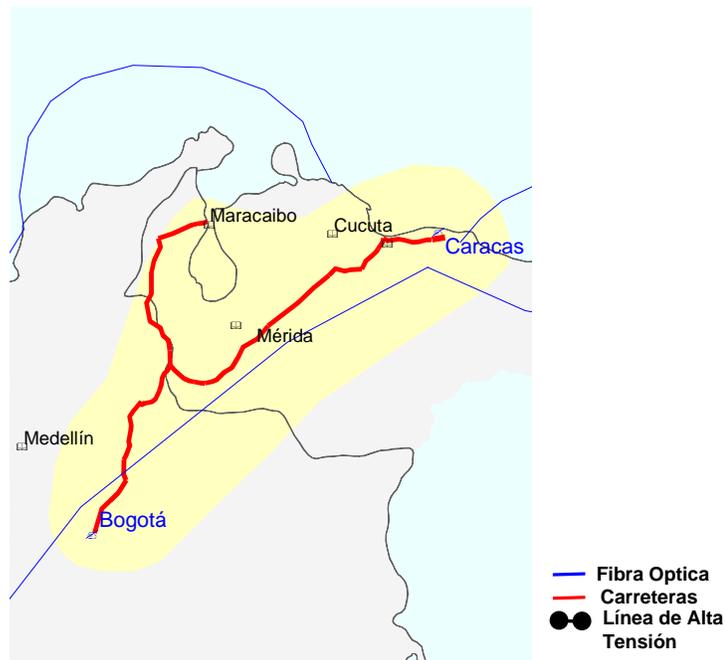


2.9 Estos ejes, que reflejan los flujos de mayor intensidad en la actualidad, son complementados por un conjunto de otros ejes que concentran flujos de volumen algo menor, los que se presentan en el Gráfico 2-8. Un análisis más detallado permitiría identificar otros ejes de intercambio, en los que los flujos actuales son débiles o nulos, pero que podrían contar con un importante potencial de desarrollo en el futuro.

Gráfico 2-8
Ejes de intercambio actual en América del Sur



2.10 El eje Colombia-Venezuela abarca los principales centros de producción y consumo de ambos países. Incluye diversos tipos de flujos: más de 3 millones de toneladas transportadas anualmente, mitad por carretera y mitad por transporte marítimo y fluvio-marítimo, de las cuales un 60% la componen cargas generales; líneas de alta tensión con capacidad de 380MW de potencia.

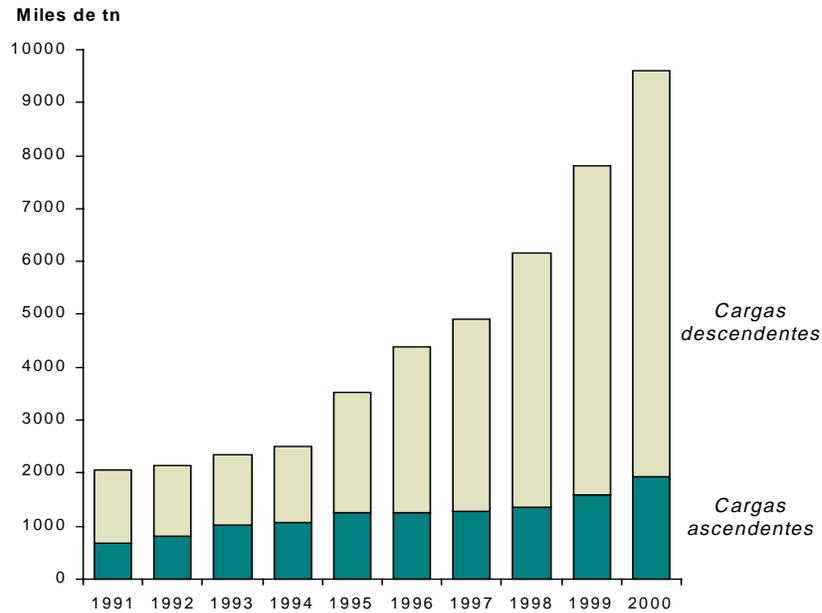


2.11 El eje central del MERCOSUR concentra los mayores flujos en términos absolutos en la región. Incluye múltiples infraestructuras, que vinculan centros como San Pablo, Buenos Aires, Montevideo y Santiago. En el año 1998 se movilizaron 18 millones de toneladas, de las que 8 millones corresponden al transporte de petróleo por oleoductos, y los restantes 10 millones fueron transportados mayoritariamente por camión. Un 60% del volumen transportado corresponde a cargas generales. Existe una marcada tendencia a que los movimientos no se concentren en un corredor, sino que vayan conformando una grilla, con numerosos nodos y múltiples recorridos. El transporte ferroviario internacional es aún marginal (del orden de las 150.000 tn anuales). Se han excluido los tráficos fluviales y marítimos, que forman parte de otros ejes.



2.12 El eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná se ha organizado aprovechando las ventajas naturales de una red navegable de más de 2.500 km de extensión. Actualmente, la navegación por empuje está transportando cerca de 10 millones de tn anuales, principalmente de cereales y oleaginosas, minerales y combustibles. Un tercio de los movimientos constituyen tráficos entre los países de la zona, y el resto son transbordos de exportaciones o importaciones de los países. En este corredor se ubican tres centrales hidroeléctricas binacionales, con 17.500 MW de potencia instalada, y líneas de alta tensión por las que se generan los principales flujos de energía eléctrica entre países en la región.





2.13 El eje transversal-sur (Bolivia-Brasil) se ha consolidado como consecuencia de la construcción del gasoducto, que se estima que transportará 9 millones de metros cúbicos por día en el año 2000. Existe un flujo importante de cargas terrestres, del orden de un millón de toneladas anuales, que utilizan tanto la red vial como la red ferroviaria.



- 2.14 El eje marítimo del Atlántico concentra importantes movimientos de cargas y flujos de comunicaciones a través del litoral. Durante 1998 se transportaron más de 25 millones de tn de carga, en su mayor parte compuesta por graneles sólidos y líquidos. Los tendidos de cables submarinos permiten los flujos intra y extrarregionales de voz y datos. El eje marítimo del Pacífico presenta características similares al del Atlántico, aunque los volúmenes de carga y de transmisión de telecomunicaciones son menores.



De los ejes de intercambio a los ejes de integración y desarrollo

- 2.15 Los ejes descritos anteriormente reflejan principalmente los actuales flujos de intercambio entre los países de América del Sur. No obstante, si bien los flujos y demanda existentes constituyen el criterio más importante para la identificación de proyectos y el establecimiento de prioridades de inversión, para definir ejes de integración y desarrollo en el continente deben tomarse en cuenta también otros criterios.
- 2.16 El concepto de eje de integración y desarrollo intenta plasmar un enfoque de planeamiento más moderno e integral, en el cual la infraestructura no está aislada sino que forma parte de un conjunto de acciones en el territorio, vinculando la inversión física a la dimensión social y ambiental del desarrollo y propiciando el aprovechamiento de sinergia entre los diversos tipos de infraestructura.

- 2.17 La iniciativa de los gobiernos para, a partir de los actuales ejes de intercambio arribar a ejes de integración y desarrollo a escala sudamericana, que orienten y organicen las acciones de integración regional, debe partir de una visión estratégica y de largo plazo del conjunto. A partir de esta visión estratégica pueden ser definidas con más rigor las prioridades en materia de políticas e inversiones.
- 2.18 Esta visión estratégica para la identificación de ejes de integración y desarrollo debe tomar en cuenta, además de la situación actual en materia de flujos, aquellos flujos potenciales que pueden cobrar mayor impulso a partir de la profundización de la integración económica y el continuo aumento del intercambio comercial entre los países de América del Sur. Esta visión debe
- Explorar la complementariedad entre las diversas economías e identificar “cuellos de botella”, tanto físicos como de origen normativo e institucional.
 - Establecer un marco de referencia para el planeamiento coordinado de los diferentes países de las acciones en materia de infraestructura regional, propiciando la optimización de las inversiones y el ensanchamiento de la base de recursos disponibles.
 - Incorporar criterios comunes para la definición de prioridades compartidas, tales como el grado de sustentabilidad ambiental y social de los proyectos; la existencia de inversiones recientes o en ejecución, así como las proyectadas en el corto plazo en las áreas de influencia de los ejes; la extensión y profundidad de la participación del sector privado, y la cobertura geográfica equilibrada de países y regiones.

CAPITULO III

SITUACIÓN ACTUAL Y DESEMPEÑO DE LA INFRAESTRUCTURA

El contexto actual

- 3.1 Como ya se afirmó, el desarrollo de la infraestructura básica en América del Sur ha ingresado en una nueva etapa histórica gracias a las transformaciones que se iniciaron en la década pasada. El repliegue del Estado de la gestión directa de la infraestructura, la implantación de nuevos marcos regulatorios y la introducción de la competencia en ciertos servicios, las privatizaciones, el ingreso de nuevos operadores nacionales e internacionales, y la creación de nuevas instituciones para la regulación y control de los servicios públicos, son algunos de los rasgos comunes de esta transformación.
- 3.2 Es claro que este proceso de transformaciones ha sido y continúa siendo sumamente complejo, con importantes diferencias y asincronía entre países y sectores. También es cierto que los resultados han sido diversos, si bien en general positivos, como lo indican el aumento en las inversiones y en la oferta y calidad de los servicios, la aceptación de los inversionistas privados y de los usuarios, y la apertura de nuevas alternativas de financiamiento.
- 3.3 A la luz de la experiencia de esta última década, la remoción de los "cuellos de botella" para el crecimiento que han representado tradicionalmente la ineficiencia de los servicios públicos y la insuficiencia de infraestructura adecuada, constituye un objetivo alcanzable, e incluso ya logrado en algunos casos. Por ello, no cabe duda que el problema del desarrollo futuro de la infraestructura física regional se plantea hoy, gracias a las transformaciones realizadas, o en marcha, en términos diferentes a los del pasado.
- 3.4 El escenario sudamericano actual con relación a la infraestructura física podría presentarse como una etapa para completar, consolidar y profundizar las reformas. Los Estados continúan adaptándose a su nuevo rol, buscando optimizar la regulación, el resguardo de la competencia y el equilibrio en las relaciones entre operadores, usuarios y reguladores, el control de la calidad de los servicios y la defensa de los consumidores, y la inclusión de los sectores de la población sin acceso a servicios modernos.
- 3.5 Los operadores privados han pasado a tomar la iniciativa en materia de expansión de la oferta, de nuevos servicios y proyectos, en la medida en que la estabilidad de las reglas de juego permite concentrarse crecientemente en la mitigación de los riesgos estrictamente comerciales. Los inversionistas y financistas privados continúan mostrando su interés por las nuevas oportunidades que ofrece la región. Por su parte los usuarios, a través de su participación creciente en la defensa de sus intereses, juegan un papel importante ayudando a mejorar la calidad de los servicios e informar mejor la toma de decisiones de los operadores.
- 3.6 Cabe señalar que, no obstante el nuevo perfil de actuación del Estado en el diseño, regulación y promoción del financiamiento, será igualmente necesario continuar con intervenciones de los Estados para viabilizar iniciativas nacionales y regionales, cuyos

dividendos económicos y sociales de largo plazo no son suficientemente atractivos a inversores financieros privados.

- 3.7 La red de infraestructura que permite la integración entre los países sudamericanos presenta problemas de diversa naturaleza, que varían según el tipo de infraestructura y según los casos. A continuación se presentan algunos de los problemas más destacados, de una manera que no pretende ser exhaustiva, sino ilustrativa. Primero se destacan los problemas de las instalaciones, y luego de los marcos normativos e institucionales que reglamentan su uso.

Principales problemas en la infraestructura

El caso del transporte vial

- 3.8 El sector transporte exhibe situaciones diferenciadas según los diversos subsectores que lo componen, en cuanto a su aptitud para facilitar el flujo de bienes y personas en la región. En primer término cabe destacar los principales problemas que para la integración física plantea la geografía a través de formidables barreras naturales tales como la Cordillera de los Andes, la Selva Amazónica y la Cuenca del Orinoco.
- 3.9 En materia de transporte vial, los problemas que presentan las carreteras que facilitan la integración son diversos. En los ejes que concentran en la actualidad la mayor parte de los flujos, se presentan problemas de insuficiencia de capacidad, en tanto que en otros ejes que no presentan una densidad tan significativa de flujos los principales problemas se centran en el estado de la calzada, y en los estándares y diseño geométrico de sus trazas. Un problema especial lo constituyen los pasos de frontera, que han sido concebidos -en su mayor parte- bajo el criterio de controles independientes en cada país; su disposición física no facilita el control unificado, y en algunos casos, la propia geografía dificulta su adaptación.
- 3.10 Los problemas de capacidad vial más severos se encuentran en el denominado "corredor del MERCOSUR", donde se superponen flujos de intercambio internacionales (camiones, ómnibus y automóviles particulares) con un creciente tráfico local. En algunos tramos el tránsito medio diario anual ha alcanzado valores sumamente elevados para carreteras de dos carriles, particularmente en el sur de Brasil. El cruce de los Andes en el corredor del MERCOSUR constituye ya un problema particularmente serio, ya que las nevadas invernales lo tornan intransitable periódicamente. El problema más serio que provoca la saturación de la capacidad vial es de seguridad: la Ruta Nacional 14 de Argentina, por ejemplo, en la que los tráfico internacionales son muy significativos, es denominada "ruta de la muerte".
- 3.11 En los ejes con potencial de desarrollo prospectivo, los problemas son -en términos generales- diferentes. Muchas carreteras son antiguas y con trazas en terrenos montañosos, lo que dificulta la circulación de los vehículos y aumenta sus costos. Un ejemplo lo constituye la vinculación carretera entre Colombia y Ecuador, particularmente en el tramo del extremo sur de Colombia (Corredor Rumichaca-Pasto-Popayán). Estos problemas de diseños inadecuados para la circulación de vehículos de otros países se encuentran presentes en toda la región; por ejemplo, la capacidad de los puentes de la red vial uruguaya está siendo ampliada para permitir la circulación de los

camiones argentinos, brasileños y chilenos. En diversos ejes potenciales, las carreteras no son pavimentadas, haciendo la circulación muy difícil durante parte del año.

El caso del transporte ferroviario

- 3.12 La participación del ferrocarril en los tráficos internacionales es relativamente pequeña, puesto que los ferrocarriles sudamericanos fueron concebidos -en la mayoría de sus redes- para el transporte interno, que presenta en la actualidad una relevancia muy superior a la de los tráficos entre países.¹⁴ La red ferroviaria sudamericana fue construida en su mayor parte durante la primera mitad del Siglo XX, y en las últimas décadas ha experimentado problemas de financiamiento y de gestión.
- 3.13 En términos generales, la red se encuentra bastante deteriorada, lo que constituye una restricción para la operación de trenes de gran porte que permitan aprovechar en plenitud las economías propias del ferrocarril. En la última década ha habido una tendencia hacia la operación privada de los servicios, pero a los nuevos operadores les resulta muy difícil afrontar las significativas inversiones que son necesarias para superar las deficiencias de la infraestructura. Los principales problemas que genera el mal estado de las redes son las restricciones a la capacidad de carga de los trenes, las restricciones de velocidad, las diferencias de trochas y gálibos entre países, y la falta de vinculaciones multimodales.

El caso del transporte aéreo

- 3.14 En cuanto a los flujos aéreos de cargas entre los países sudamericanos, éstos son aún muy escasos. Los flujos de pasajeros -en cambio- han mostrado un fuerte crecimiento. No obstante, la participación de los flujos regionales es relativamente pequeña comparada con el movimiento aéreo de cargas y pasajeros con el resto del mundo y con el movimiento doméstico de los países. En general, los problemas de capacidad que se observan en varios aeropuertos están impulsados más por esos tráficos que por los flujos entre países de la región. Un aspecto particularmente crítico lo conforman los sistemas de ayuda a la aeronavegación, que son los que garantizan la confiabilidad y seguridad de las operaciones aéreas.
- 3.15 Asimismo, a los problemas de capacidad se suman los de calidad de servicio, puesto que estas instalaciones se encuentran en un proceso de transición. De todos modos, estos factores no constituyen en la actualidad un impedimento serio a los flujos de transporte entre los países de la región. Las mejoras en su infraestructura serán impulsadas por los viajes de cabotaje y por los viajes hacia y desde el resto del mundo, pero los viajes regionales tienen ya una participación relevante en el movimiento aeroportuario en las principales terminales.

El caso del transporte fluvial y marítimo

- 3.16 Las redes fluviales sudamericanas presentan un enorme potencial de transporte, pero su aprovechamiento es relativamente pequeño. Las tres principales cuencas (Amazonas,

¹⁴ Para mayores detalles, consultar Thompson (1995).

Orinoco y Paraguay-Paraná) cuentan con flujos de navegación significativos, que abarcan diversos tipos de movimientos. Sólo algunos de ellos constituyen tráficos de integración regional. Muchos otros son tráficos de importación desde, o exportación hacia, el resto del mundo (y ocasionalmente hacia o desde otros países de la región), en los que los ríos se comportan como grandes estuarios que permiten el acceso de la navegación de ultramar. Otros son movimientos de cabotaje entre puertos fluviales de un mismo país, y en algunos casos son movimientos puramente fluviales entre puertos de distintos países, eventualmente para su transferencia hacia (o desde) otros puertos de ultramar, los que constituyen tráficos de integración regional. Un tipo especial de movimiento es el de frontera a través de ríos, de gran importancia local, y generalmente brindado con instalaciones muy precarias.

- 3.17 En la actualidad, en la cuenca del Amazonas son dominantes los movimientos de importación y exportación hacia y desde puertos de ultramar que penetran en los ríos, y los movimientos de cabotaje. Los flujos entre países -de cargas y de pasajeros- son aún escasos. En la cuenca del Orinoco la situación es similar, aunque existe la posibilidad de implementar flujos de integración entre Venezuela y Colombia, a través del río Meta. En la cuenca del Plata coexiste una variedad de movimientos fluviales, de ultramar, de cabotaje, y, muchos que constituyen tráficos propios del comercio entre países de la región, o bien tráficos de un país que utilizan instalaciones de otro para conectarse con mercados de ultramar, particularmente en los ríos Paraguay y Paraná.
- 3.18 La confiabilidad de la infraestructura que soporta estos tráficos presenta algunos problemas derivados de la inestabilidad de los comportamientos hidromorfológicos de las cuencas, así como con la falta de adecuadas ayudas a la navegación y de conexiones intermodales (sobre todo con el ferrocarril). A estos factores deberá prestarse especial atención al definirse eventuales emprendimientos que aseguren la atención de la demanda actual y potencial en términos sustentables.
- 3.19 Los puertos marítimos de la región, al igual que los aeropuertos, constituyen terminales en las que confluyen numerosos flujos, donde los movimientos intrarregionales tienen una participación relativamente pequeña. La actividad marítima, tal como la aérea, ha ido adquiriendo un carácter crecientemente global, caracterizado por la concentración empresaria y por la organización de las operaciones sobre la base de *hubs*,¹⁵ fundamentalmente en el transporte de contenedores. Las decisiones operativas son fundamentalmente privadas (en el transporte aéreo todavía son significativas las regulaciones, tales como los acuerdos bilaterales), y las decisiones de infraestructura son de carácter público-privado. La disposición geográfica de los *hubs*, a través de los que se integra la región a las redes mundiales, es un proceso en pleno desarrollo.
- 3.20 Los puertos, en términos generales, están en un proceso de transición, con una creciente participación del sector privado. Su actividad ha crecido notablemente en los últimos años, en los que han experimentado importantes mejoras. Su infraestructura, si bien presenta problemas diversos (por ejemplo, en sus accesos terrestres o en la falta de terminales multimodales modernas) no aparece como un limitante a los flujos comerciales

¹⁵ Sobre este tema se puede consultar el trabajo de Hoffmann (2000).

entre los países de la región. El comercio con el resto del mundo será, seguramente, el factor que seguirá impulsando su transformación.

Cuadro 3-1
Principales problemas de la infraestructura de transporte

Carreteras	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Problemas de capacidad insuficiente en algunos tramos ▶ El cruce de los Andes en el eje del MERCOSUR ▶ Problemas físicos en pasos de frontera ▶ Problemas de seguridad vial ▶ Estándares y geometría ▶ Estado de la calzada
Red Ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Restricciones para la operación de trenes de gran porte ▶ Diferencias de trocha y gálibo ▶ Falta de vinculaciones multimodales ▶ Baja velocidad permitida
Aeropuertos	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Problemas de capacidad insuficiente en algunas terminales ▶ Falta de equipamiento para garantizar la confiabilidad y seguridad operativa
Puertos y Vías Navegables	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Corrección de pasos críticos y ayudas a la navegación para asegurar la navegabilidad ▶ Falta de conexiones multimodales con el transporte terrestre

El caso del sector energético

- 3.21 El sector energético de la región, que ha sido pionero en el desarrollo de grandes obras con fuerte impacto integrador, ha experimentado profundas transformaciones en su organización económica y estructuras de propiedad que implican cambios esenciales en el enfoque que se aplica a los proyectos de integración. Si en el pasado las centrales hidroeléctricas binacionales e interconexiones eléctricas fueron construidas por empresas u organismos gubernamentales, actualmente la iniciativa de los nuevos proyectos ha pasado casi exclusivamente al sector privado. En este contexto, se han ejecutado en los últimos años obras de enorme importancia y, sin duda, el sector energético se ha convertido en uno de los motores de la integración económica, especialmente en el Cono Sur.
- 3.22 Dentro de este sector, la concepción de los proyectos al nivel del mercado regional permite la explotación de economías de escala y un mejor aprovechamiento de los recursos nacionales, viabilizando importantes proyectos. Los casos del Gasoducto Bolivia-Brasil y de las interconexiones eléctricas son ejemplos elocuentes. Sin embargo, el salto cualitativo que puede darse en este sector, en especial en el caso de la energía eléctrica, y que implica pasar de los intercambios y contratos de suministro a verdaderos mercados de energía regionales, depende de la armonización de los instrumentos regulatorios y operativos. El desarrollo de estos mercados abriría las puertas a un aprovechamiento aún mayor de las interconexiones existentes, a través del comercio de

energía secundaria, el aumento de la confiabilidad de los sistemas nacionales y de una ampliación de la base de recursos disponibles en forma colectiva.

- 3.23 Las reformas estructurales y la privatización de las empresas públicas del sector han permitido a muchos países de la región desarrollar mercados de energía eléctrica. Estos procesos internos -que fueron llevados a cabo con diferentes características e intensidad en cada país- se concentraron fundamentalmente en los mercados internos.¹⁶ Los tendidos internacionales actuales, que conectan los sistemas eléctricos entre países de la región, en su mayor parte no son el resultado de mercados abiertos, sino de acuerdos bilaterales en los que se ha pactado la construcción de las interconexiones y la provisión de energía. Por lo tanto, se trata de infraestructuras de uso específico por un operador, y no de uso generalizado. La infraestructura, en términos generales, no presenta problemas para cumplir sus cometidos. Su mayor problema estaría relacionado con su dimensión, puesto que existe un importante potencial de integración eléctrica en la región, tal como ha sido analizado en detalle por trabajos técnicos desarrollados por la Comisión de Integración Eléctrica Regional (CIER).
- 3.24 Similares consideraciones son aplicables para los subsectores gasífero y petrolero, especialmente con relación a las tuberías de distribución existentes y en proceso de concreción en la región. Así como en el caso del subsector eléctrico, estos dos subsectores podrían sufrir problemas de dimensionamiento en función de las demandas reales y potenciales de flujos relacionados con la integración regional de los mercados. Cabe destacar que el creciente rol que viene desempeñando el sector privado en el sector energético en general, especialmente en materia de instalaciones de distribución de flujos, requieren la profundización de la relación entre los Estados y el sector privado en todo el proceso de evolución de las inversiones requeridas, desde la etapa de evaluación hasta las etapas de financiamiento, construcción y operación. En este sentido, también cobra importancia la coordinación entre los gobiernos en materia de planificación integrada regional de las inversiones.

El caso del sector de las telecomunicaciones

- 3.25 El sector de las telecomunicaciones de la región es probablemente el que más rápida y agresivamente ha respondido a los cambios introducidos a través de los procesos de reestructuración y desregulación. Este sector, junto con el de energía, ha concentrado el ingreso de capitales privados a las áreas de infraestructura, y su crecimiento en la región presenta perspectivas enormes, como resultado de cambios tecnológicos incesantes y de la introducción de nuevos servicios. La tecnología de la información y las comunicaciones, a la vez vehículo y objeto del proceso de globalización, tiene un amplio margen de crecimiento en la región, donde todavía los niveles de acceso y de servicio están muy por detrás de los países más desarrollados. Este factor explica en parte el gran interés de los operadores internacionales e inversionistas en general en los proyectos de la región.
- 3.26 En este contexto, el principal ámbito regional de actuación de los gobiernos está relacionado con la armonización regulatoria y el establecimiento de normas comunes que

¹⁶ Para analizar este tema, ver USAID/BID (1999).

faciliten la acción de las empresas operadoras para la expansión de las redes de alta velocidad en el continente, y en general para el desarrollo y consolidación de una infraestructura de telecomunicaciones regional de la tecnología más avanzada.

- 3.27 También debe buscarse la coordinación al nivel regional en aspectos que son específicos de la actuación en el ámbito nacional, especialmente en materia de resguardo y defensa de la competencia y del libre acceso a las redes de telecomunicaciones, con el objeto de reducir el costo de las comunicaciones y permitir la más amplia difusión de la tecnología de la información. Por su parte, es crítica la acción de los gobiernos para facilitar el acceso más amplio posible de la población a Internet y a los nuevos servicios soportados por las redes de comunicaciones, fortaleciendo la formación de recursos humanos propios de la sociedad moderna.
- 3.28 Por su parte, las redes de telecomunicaciones, fundamentalmente de fibra óptica, han resultado de la apertura de los mercados respectivos, y de un proceso de integración global. Estas redes se encuentran en pleno proceso de expansión, por parte de empresas de servicios y por parte de *carriers* que construyen y operan redes troncales. Estas redes son en parte de uso específico, y en una parte creciente de uso generalizado. Dado que se trata de redes nuevas, no presentan problemas destacables para cumplir su cometido. Algunos de los nuevos tendidos se asocian a infraestructuras de otro tipo, particularmente redes ferroviarias y redes de transmisión eléctrica de alta tensión.
- 3.29 Finalmente, sería redundante enfatizar las condiciones estratégicas que estos servicios tienen para el mejoramiento de la competitividad de las empresas de América del Sur en términos de eficiencia productiva, reducción de costos, e instrumentación de canales de comercialización y distribución de alcance global.

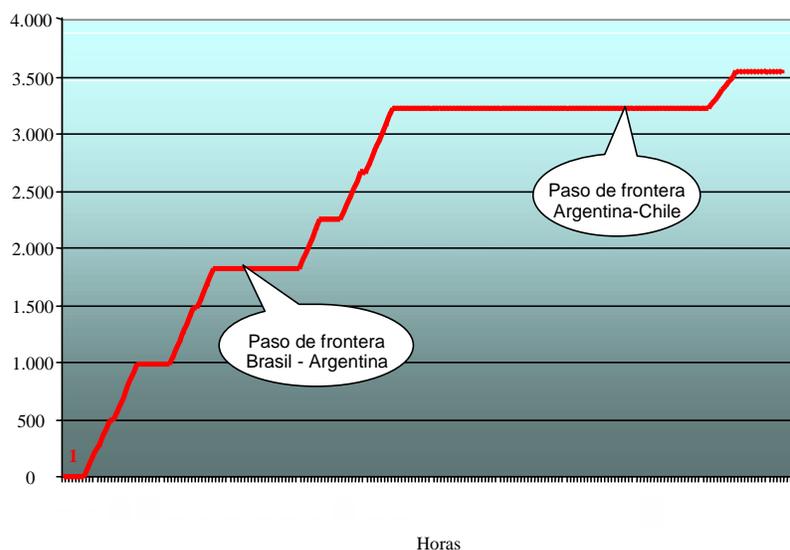
Principales problemas en los marcos regulatorios e institucionales

El caso del sector transporte

- 3.30 A lo largo de la década de los años 90 hubo avances importantes en la coordinación de los marcos regulatorios entre los países de la región, tanto en el marco de la Comunidad Andina como del MERCOSUR. Sin embargo, persisten problemas que dificultan las operaciones del transporte automotor e inciden negativamente sobre sus costos. Los principales problemas que se enfrentan se refieren a la existencia de regímenes de reserva de cargas que reducen la eficiencia operativa del sector, las demoras y sobrecostos en los pasos de frontera, y la falta de armonía entre diversas reglamentaciones nacionales.
- 3.31 Las reservas de cargas se han afianzado en los últimos tiempos, implicando rupturas de carga (transbordo) en los pasos de frontera. No todos los transbordos son negativos, y en algunos casos son el resultado de las estrategias operativas de las empresas. Pero muy frecuentemente los mismos están forzados por las normas vigentes, impulsadas por los transportistas nacionales que quieren evitar la competencia, aduciendo en muchos casos razones atendibles de asimetrías diversas.

3.32 Las demoras y sobrecostos en los pasos de frontera constituyen probablemente uno de los mayores escollos al transporte de mercaderías entre los países sudamericanos. Los períodos de espera en frontera suelen superar holgadamente a los períodos en circulación. Ello implica una marcada ineficiencia en la utilización de los camiones, posibilidades de robos y daños a la mercadería y otros sobrecostos que finalmente incrementan los fletes. Por ejemplo, un viaje típico por camión entre San Pablo en Brasil y Santiago de Chile insume aproximadamente 200 horas para recorrer 3.500 km. Mientras que los dos pasos de frontera que debe superar (entre Brasil y Argentina y entre Argentina y Chile) requieren algo más de 100 horas. Las esperas de varios días para los vehículos de carga son corrientes en la mayor parte de los pasos de frontera entre países Sudamericanos.¹⁷

Gráfico 3-1
Diagrama horario típico del viaje de un camión entre San Pablo y Santiago



3.33 En el transporte ferroviario entre países los problemas no están centrados sólo en los aspectos regulatorios, sino principalmente en la infraestructura. No obstante, existen problemas de demoras en pasos de frontera, y algunas dificultades en el intercambio de material rodante. La presencia de pocos operadores privados facilita la integración de los servicios. Por ejemplo, en el corredor del MERCOSUR, una misma empresa es la concesionaria de los servicios ferroviarios en el sur de Brasil y el nordeste y centro argentino, lo que facilita la implementación de nuevos servicios (como los *road-railers* bimodales).

3.34 En el transporte fluvial y marítimo persisten restricciones regulatorias, aún cuando ha habido importantes avances en los últimos años. La más destacada esta representada por la continuidad de reservas de carga. En el caso de la navegación fluvial, particularmente en la Hidrovía Paraguay-Paraná, están vigentes reglamentaciones que dificultan la obtención de todas las economías propias de este modo de transporte, como por ejemplo,

¹⁷ Fuente: informe ad-hoc del Ing. S. Bouzas.

las que limitan las dimensiones de los convoyes, o imponen la contratación de servicios no imprescindibles.

- 3.35 Por otra parte, el principal problema que presentan las regulaciones al transporte aéreo en la región son las reservas de mercado. Si bien ha habido avances importantes en la Comunidad Andina, en el resto de la región aún se carece de condiciones que permitan mejorar la oferta de servicios, fundamentalmente en lo referente al transporte de pasajeros.

Cuadro 3-2
Principales problemas de los marcos regulatorios del transporte

Transporte Automotor	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reservas de cargas que obligan a transbordos ▶ Demoras y costos sustanciales en los pasos de frontera ▶ Asimetrías tributarias ▶ Requisitos de habilitación dispares
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Demoras en pasos de frontera ▶ Dificultades para el intercambio de material rodante
Transporte Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reservas de mercado
Navegación Fluvial y Marítima	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reservas de cargas ▶ Reglamentaciones de seguridad que imponen costos excesivos

El caso del sector energético

- 3.36 La falta de armonización entre los estándares técnicos y en la estructuración de los mercados energéticos en los países de la región constituyen sin duda un fuerte escollo para aprovechar plenamente el potencial de interconexión. Existen importantes oportunidades de negocio, limitadas, en muchos casos, por carencias en relación a la institucionalidad necesaria para que puedan ser llevadas a cabo. En los últimos años ha habido avances importantes, como por ejemplo los memoranda de entendimiento para la integración eléctrica y gasífera suscritos en el ámbito del MERCOSUR.
- 3.37 Sin embargo, aún se verifican fuertes asimetrías estructurales a ser superadas. Las interconexiones existentes -de energía eléctrica y de hidrocarburos- han sido llevadas a cabo básicamente sobre la base de contratos ad-hoc, y no sobre una base conceptual y estratégica fundada en la integración de los mercados. En la medida en que se desarrollara un mercado competitivo regional, "...la integración avanzará hasta encontrar sus límites de viabilidad comercial y tecnológica" (CIER). Las estimaciones realizadas por la CIER valúan los beneficios económicos de la integración eléctrica en el orden de los US\$1.000 millones anuales.

El caso del sector de las telecomunicaciones

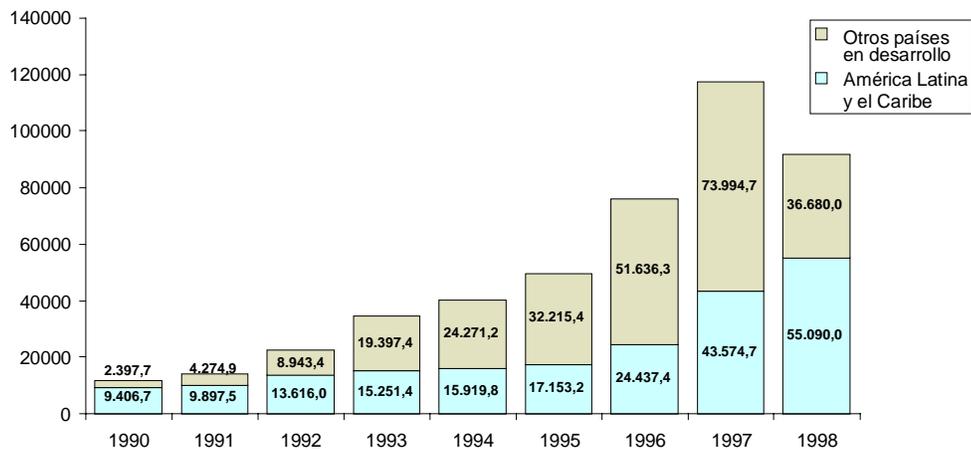
- 3.38 En el campo de las telecomunicaciones se está asistiendo a un proceso de integración a nivel global, conjuntamente con una profunda innovación tecnológica. Los diversos servicios de telecomunicaciones -operados en forma creciente por empresas privadas- tienden a converger, procurando mejorar sus costos y funcionalidad, alterando los modelos de negocio de los operadores. El surgimiento de empresas que proveen el soporte de infraestructura separadas de los operadores de servicios de telecomunicaciones de voz y datos, es una muestra de la evolución del sector.
- 3.39 En ese contexto tan dinámico, la armonización normativa -que permita la efectiva integración de las telecomunicaciones entre países- ha sido objeto de importantes avances a nivel internacional, conllevando una mejora en la integración a nivel mundial y regional. No obstante los avances observados, aún restan armonizar normas y estándares locales para asegurar la plena conectividad de los sistemas nacionales.
- 3.40 Para la fijación de una agenda de trabajo de los gobiernos una acción decidida en estos campos es la que mayores impactos puede alcanzar en el corto plazo, con costos relativamente bajos. La armonización de reglamentaciones, la mejora en la gestión de los pasos de frontera, la compatibilización de fuentes de información, la eliminación de asimetrías para facilitar el desarrollo de los incipientes mercados de bienes y servicios vinculados a la infraestructura, la coordinación regional de planes de inversión y la validación conjunta de proyectos con base en sus méritos técnicos y económicos, son algunas de las áreas que requieren de mayor esfuerzo y continuidad.

La respuesta de la oferta en la última década

- 3.41 La infraestructura básica en Sudamérica tuvo un crecimiento sostenido en las últimas décadas, tendencia que se incrementó durante los años 90. Ante el crecimiento significativo de la demanda, la oferta de infraestructura tuvo una respuesta considerable. Este comportamiento se corresponde tanto con la infraestructura básica en general como con aquellos componentes afectados a atender los flujos de integración entre los países de la región. Uno de los factores que mayor incidencia tuvo en esta mejora fue la creciente participación del sector privado en la inversión y gestión de la infraestructura. A nivel de América Latina y el Caribe¹⁸ esta situación se refleja en que la región fue el principal destino de la inversión externa directa en infraestructura en el conjunto de los países en desarrollo, tal como lo muestra el Gráfico siguiente.

¹⁸ La información disponible no permite discriminar a los países sudamericanos en el conjunto de América Latina y el Caribe.

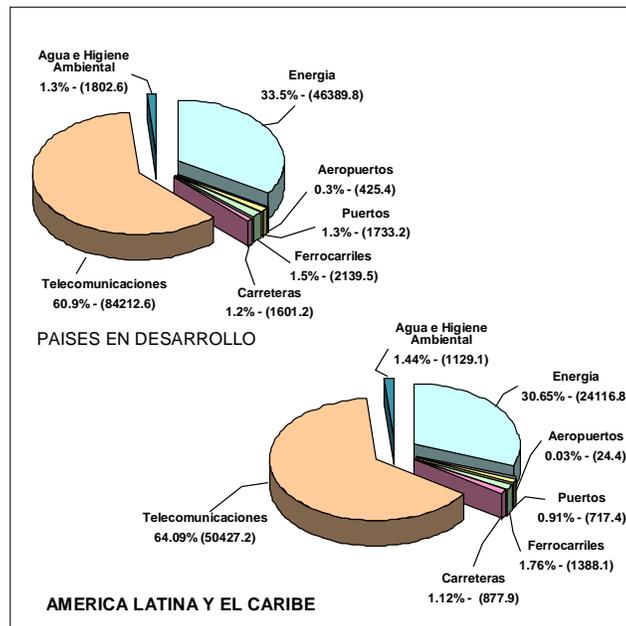
Gráfico 3-2
Inversión Externa Directa en Infraestructura en América Latina y el Caribe
(en millones de dólares)



Fuente: World Bank PPI Project Database
Tomado de : Frank Sauer : "Attracting Foreign Direct Investment Into Infrastructure". 2000

3.42 Una característica destacable de esta inversión es que se concentró fundamentalmente en dos sectores -energía y telecomunicaciones-. Estos sectores han sido claramente los más atractivos para el sector privado, por su capacidad de satisfacer la prestación de servicios de interés público brindando simultáneamente un rendimiento considerable a los inversores. El transporte, en cambio, ha sido objeto de inversiones de dimensiones relativamente marginales. El Gráfico 3-3 ilustra claramente este fenómeno, que tuvo un comportamiento similar en América Latina y el Caribe y en el resto de los países en desarrollo.

Gráfico 3-3
Composición sectorial de la inversión directa externa en infraestructura (en millones de dólares)



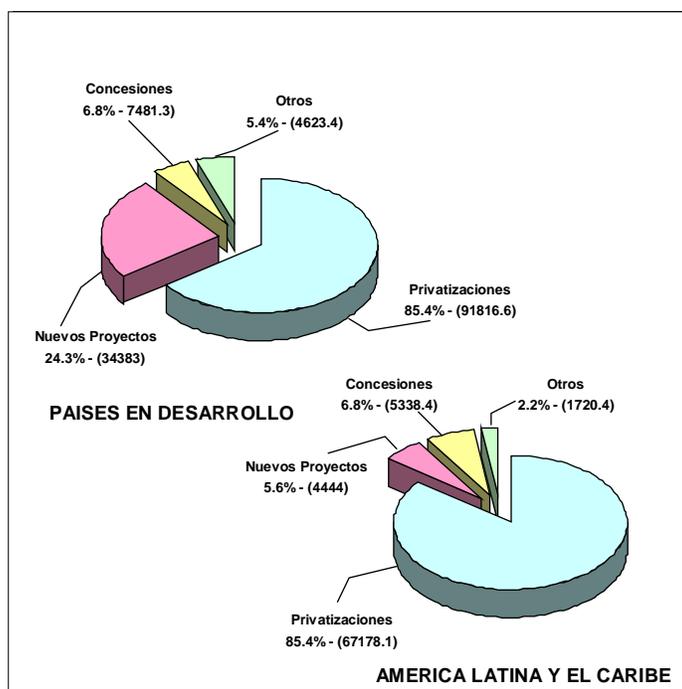
Fuente: UNCTAD

3.43 Otra característica relevante de la inversión privada externa ha sido el tipo de transacción por la cual se canalizaron esos flujos. La mayor parte fue canalizada hacia los procesos de privatización, en una proporción mayor que en el resto de los países en desarrollo, como lo muestra el Gráfico 3-4. Las inversiones realizadas permitieron adquirir activos públicos, y luego cubrir déficit acumulados de inversión física mediante ampliaciones y extensiones de equipos e instalaciones en sectores en los que era comercialmente atractivo hacerlo. Este proceso, si bien útil y de efectos duraderos -por el impacto que seguirá teniendo la renovación y ampliación de infraestructura realizada en la década de los años 90-, presenta dos características que vale la pena resaltar:

- No se reiterará en la dimensión anterior, ya que las privatizaciones que restan son de menor magnitud.
- No da respuesta en algunos sectores de la infraestructura, fundamentalmente en el caso del transporte terrestre.

Gráfico 3-4

Inversión directa externa en infraestructura por tipo de transacciones (en millones de dólares)



Fuente: UNCTAD

3.44 En resumen, ante un crecimiento intenso de la demanda en Sudamérica durante la década pasada, la infraestructura y los servicios que la utilizan tuvieron un considerable nivel de respuesta, tomando en cuenta tanto a la infraestructura económica en su conjunto como a aquellos segmentos que soportan los flujos de integración regional. La participación del sector privado mediante privatizaciones y concesiones constituyó una de las claves de esta respuesta, pero los modelos de privatización vigentes parecen estar alcanzando sus límites, y el papel del Estado mantiene su rol estratégico clave:

- Para adecuar los marcos regulatorios y ajustar las concesiones y privatizaciones para planificar redes.
- Para corregir las imperfecciones del mercado, facilitando el acceso a fuentes de financiamiento y gerenciando riesgos.
- Para llevar a cabo emprendimientos que son socialmente convenientes y que no tienen atractivo comercial.
- Para promover la interacción entre los países de la región especialmente en materia de planificación integrada de las inversiones.
- Para facilitar el logro de un alto grado de impactos locales que acompañen el desarrollo de la infraestructura.

CAPITULO IV

ESCENARIOS DE CRECIMIENTO Y SU IMPACTO SOBRE LA INFRAESTRUCTURA

Principales tendencias

- 4.1 Las transformaciones registradas en los sectores de infraestructura básica se producen en un contexto de fuerte crecimiento del intercambio comercial y en general de los flujos de bienes, de personas, de energía y de información entre los países de la región. La infraestructura que soporta estos flujos ha debido absorber ese aumento en la demanda, y en gran medida logró dar respuestas precisamente a partir de las transformaciones implantadas. Sin embargo, un examen objetivo de la situación indica que esta infraestructura presenta costos elevados en muchos casos, debilidades en su capacidad y en la calidad de los servicios que presta, y que las normas que regulan su uso suelen reducir la eficiencia de las operaciones y desalentar la inversión.
- 4.2 Hacia el futuro, puede esperarse ciertamente que algunas de las tendencias observadas en la región se mantendrán. La apertura económica y comercial del continente continuará, seguirán consolidándose los procesos de estabilización y ordenamiento macroeconómico, y proseguirán las reformas estructurales en las áreas de infraestructura y servicios. En el plano regional, el MERCOSUR ampliado profundizará sus vínculos, se acelerará el proceso de la Comunidad Andina, se integrarán en mayor medida Guyana y Surinam al resto del continente sudamericano, y se continuará avanzando en acuerdos económicos y comerciales intra y extra-zonales, en el marco del modelo de regionalismo abierto que está siendo aplicado por nuestros países.
- 4.3 Si se contempla un escenario futuro de crecimiento e integración regional meramente tendencial, puede asegurarse que los problemas y limitaciones que exhibe hoy la infraestructura regional se agravarán, afectando especialmente al intercambio de bienes. Considerando un escenario más ambicioso, de mayor integración regional, los obstáculos se agravarían aún más en ausencia de acciones agresivas en materia normativa, institucional y de inversiones, y se presentarían problemas no sólo en los grandes corredores actuales de intercambio, sino también en otros corredores que han emergido a partir del fuerte impulso del comercio en la región.
- 4.4 Desde el punto de vista de la interrelación entre el proceso de integración regional y las demandas sobre la infraestructura, cabe señalar dos tendencias importantes. La primera está caracterizada por el aumento de las cargas de mayor valor agregado, que son las que registran el crecimiento más significativo en el comercio intra-regional. Esto afecta la distribución modal del transporte, generando mayores exigencias sobre el transporte carretero y multimodal. En segundo lugar, en la medida en que los acuerdos de integración económica se profundicen, ello influirá crecientemente en las decisiones de localización y logística de las grandes empresas de la región. La posibilidad de obtener economías de escala y optimizar la gestión al interior de las firmas, sacando provecho del mercado regional, dependerá de decisiones de gerenciamiento e inversiones que sólo pueden fructificar a partir de la existencia de conexiones físicas adecuadas y de la

confianza que las firmas depositen en la estabilidad de los acuerdos regionales y de las reglas del juego al nivel sectorial.

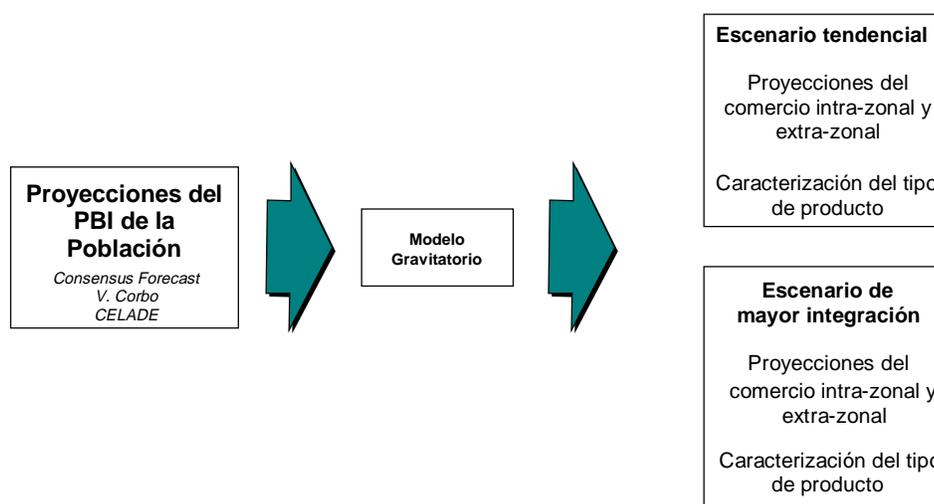
Un ejercicio preliminar

- 4.5 Los capítulos anteriores brindan un panorama sobre la infraestructura para la integración en América del Sur, su relación con los cambios que está experimentando la región, los principales ejes en que se concentra su actividad, y algunos problemas que presenta la infraestructura propiamente dicha y las normas que reglan su utilización. Aquí, se realiza un ejercicio preliminar, consistente en estimar la situación económica futura ante dos escenarios alternativos -que difieren en el nivel de integración regional-, su impacto sobre la infraestructura, y la medida en que ésta puede presentar restricciones severas al intercambio comercial.
- 4.6 El ejercicio se concentra en el comercio de bienes y en la infraestructura de transporte. Ello se debe a que en los otros dos sectores analizados -energía y telecomunicaciones- se percibe una clara posibilidad de respuesta del sector privado ante las crecientes demandas, en la medida en que los marcos regulatorios no la obstaculicen. En el caso del transporte, en cambio, es de esperar que existan importantes "fallas de mercado" en varios de sus modos, puesto que aún existiendo proyectos claramente beneficiosos de mejora y ampliación de la infraestructura básica, es difícil que el sector privado se haga cargo por sí solo de las inversiones necesarias para implementarlos. Ello obedece a factores tales como la magnitud de las inversiones, la percepción de los riesgos, y la dificultad para apropiarse de parte de los beneficios para repagarlas. Estas inversiones, tales como mejoras en carreteras, en puestos de frontera, en redes ferroviarias, en vías navegables o en terminales multimodales, requerirán indudablemente de una participación activa de los Estados, coordinando sus acciones.
- 4.7 Para proyectar el comercio entre los países se hizo uso de un modelo gravitatorio. Estos modelos, utilizados para el análisis y proyección de diversos tipos de flujos, suponen que la interacción entre dos zonas dependerá positivamente de su producto, y negativamente de la distancia que las separa. Se los utiliza en forma creciente para proyectar el intercambio comercial.¹⁹ La base para su utilización fueron proyecciones del PBI y de población de los países de la región.²⁰ Se proyectaron dos escenarios diferentes: un escenario tendencial, y otro que refleja una mayor integración regional. Para cada uno de ellos se procuró estimar los flujos de comercio intrarregional y extrarregional, y caracterizar cualitativamente el tipo de productos que integrarían el intercambio comercial.
- 4.8 Los resultados de este ejercicio no pretenden ser precisos, sino brindar un orden de magnitud de la brecha que puede producirse entre las demandas esperables y la oferta que provee la infraestructura actual. El cálculo preciso de estas brechas requiere un análisis cuantitativo y espacial utilizando sistemas de información geográficos y modelos de simulación, que excede los alcances de este informe.

¹⁹ Por ejemplo, Soloaga y Winters (1998).

²⁰ Este ejercicio se apoya en el trabajo de Corbo (2000).

Gráfico 4-1
Esquema metodológico



Escenario tendencial y su impacto sobre la infraestructura

- 4.9 Como se señaló con anterioridad, el escenario tendencial supone la continuidad de las políticas actuales en materia de integración. Ello implica tasas de crecimiento del comercio intrarregional de bienes del orden del 10% anual, y un incremento de su participación en el comercio actual de la región -que actualmente es del 25%- a aproximadamente el 29% en el año 2005, y al 31% en el año 2010. Este crecimiento se seguiría concentrando mayormente en los ejes que concentran en la actualidad la mayor parte de los flujos.
- 4.10 Asimismo, la composición del comercio iría cambiando, ya que se espera que los productos de mayor valor agregado -que generalmente se corresponden con las cargas generales- crezcan a tasas sustancialmente mayores que el conjunto. Este proceso sería seguramente acompañado de un crecimiento importante -aunque a una tasa menor- del comercio exterior de los países de la región con el resto del mundo, y un fuerte incremento de los flujos comerciales internos. En síntesis, en el escenario tendencial se espera un crecimiento sostenido del intercambio, la continuidad de la concentración de los flujos en los principales ejes, y un mayor valor agregado en los bienes del comercio.
- 4.11 La eventual materialización de estas proyecciones provocaría el agravamiento en las restricciones que impone la infraestructura en los ejes principales en la actualidad, y generaría inconvenientes crecientes en los ejes que emergen con un potencial de crecimiento en el futuro. Ello induciría a que se incremente la congestión y las consiguientes demoras en los pasos de frontera, fundamentalmente en los del MERCOSUR ampliado y en el eje Colombia-Venezuela. Esta situación se verificaría en la práctica debido a que buena parte de los nuevos movimientos que se generarían, de valor agregado relativamente alto, se orientarían hacia el transporte automotor y en parte hacia el aéreo, modos que permiten transportar despachos menores, más rápidamente, y

con una precisión que se ajusta mejor a los requerimientos de sus cadenas de abastecimiento.²¹

- 4.12 En otros segmentos de la infraestructura del transporte (carreteras, aeropuertos, puertos) también se incrementarían los problemas de congestión, pero en estos casos los *drivers* no serían los flujos intrarregionales de carga, sino los mayores flujos de cargas internos y extrarregionales, y los crecientes movimientos de pasajeros resultantes de la mayor motorización y del crecimiento de la movilidad.

Escenario de mayor integración y su impacto sobre la infraestructura

- 4.13 El escenario de mayor integración resulta de una visión de una Sudamérica más unida, creando un espacio económico integrado que resultaría de la implementación de diversas iniciativas políticas:

- el MERCOSUR avanzando hacia la conformación de un mercado único.
- una profundización en la integración en la Comunidad Andina.
- una mayor integración entre la Comunidad Andina y el MERCOSUR.
- Guyana y Surinam incrementando su integración en la región.
- un avance en la conformación de un mercado más libre respecto a la circulación de los factores de la producción, las personas, la cultura, el turismo.
- un avance en la armonización de la gestión macroeconómica.

- 4.14 Las tasas de crecimiento del comercio intrarregional resultantes de este escenario serían del orden del 12% anual, por lo que su participación en el comercio total de la región crecería del 25% actual a valores del orden del 32% en el año 2005, y 35% en el año 2010, con una concentración marcada en productos de mayor valor agregado más que en los flujos comerciales actuales. El análisis indica que ante los niveles de intercambio resultantes de este escenario, la infraestructura y sus marcos normativos seguramente presentarían serias insuficiencias, tanto en los ejes de mayor desarrollo como en muchos ejes de gran potencial de crecimiento. Los resultados obtenidos -tomando en cuenta su carácter preliminar- pueden resumirse en los siguientes valores:

Cuadro 4-1
Crecimiento esperado del comercio
(En miles de millones de US\$)

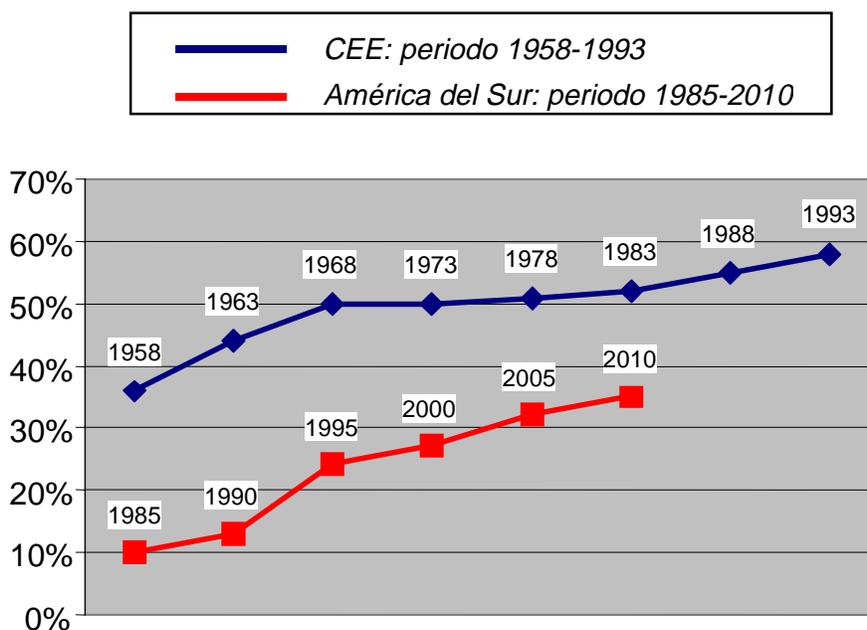
Escenario	Año	Comercio Intrarregional	Comercio Extrarregional
Situación actual	2000	90	247
Escenario Tendencial	2005	145	347
	2010	213	480
Escenario con Mayor integración	2005	164	347
	2010	265	487

Fuente: Corbo, 2000.

²¹ Esta tendencia podría mitigarse en la medida en que los ferrocarriles y la navegación fluvial y marítima se incorporen activamente al transporte multimodal.

- 4.15 Una comparación con la experiencia de Europa pone en evidencia la razonabilidad de los niveles de integración que se propone alcanzar. En el año 2010, Sudamérica tendría -en un escenario de mayor integración- una proporción de comercio intra-zonal, expresada como porcentaje del comercio total de los países de la región, similar a la que tenían los países europeos en el año 1958, al comenzar su proceso de integración económica.

Gráfico 4-2
Evolución del comercio intra-zonal como % del comercio total en Europa



Fuente: BID

- 4.16 A título de ejemplo, puede plantearse el impacto de estas tasas de crecimiento sobre los pasos de frontera del transporte automotor entre Argentina y Brasil, que hoy ya presentan situaciones de congestión. Los pasos son tres, y por ellos están circulando actualmente unos 850 camiones diarios. Adoptando algunos supuestos respecto a la composición de las cargas y de la selección modal, el flujo sería de 2.500 camiones en el año 2005 bajo el escenario tendencial, y de 3.300 bajo el escenario de mayor integración.
- 4.17 Para el año 2010, esos valores serían del orden de los 5.000 y 7.000 camiones diarios, respectivamente para cada tipo de escenario. Este fuerte crecimiento se debería al efecto combinado del aumento del comercio intrarregional y al tipo de producto que se incorpora al intercambio. Se espera que el incremento del tráfico se concentre en productos de mayor valor agregado, y que -considerando que las opciones de transporte continúen siendo las actuales- se volcarían en una alta proporción al transporte automotor.

- 4.18 En resumen, a pesar de haberse experimentado importantes mejoras en la infraestructura que apoya la evolución de la integración regional -sobre todo en el campo del transporte y las normas para su utilización-, ésta aún presenta diversos problemas que dificultan su desarrollo sostenido. Un análisis preliminar permite apreciar que las tendencias vigentes van a amplificar sensiblemente esos problemas, particularmente en el intercambio de bienes a través de los ejes principales de intercambio. Ante un escenario de mayor integración los problemas se agravarían, adelantándose en el tiempo, tanto al nivel de los ejes principales como de los ejes de desarrollo potencial relevante, al punto que la infraestructura podría constituirse en un impedimento para acceder al escenario de mayor integración.

Una primera visión del inventario actual de proyectos

- 4.19 Los requerimientos de mejoras en la infraestructura para la integración regional y en sus marcos regulatorios han sido tradicionalmente objeto de interés, existiendo instituciones de diverso tipo dedicadas a este fin. A lo largo de los años se han ido generando ideas y proyectos, emanados de los distintos gobiernos, de las instituciones ad-hoc y del sector privado, cubriendo todos los sectores y países de la región. Se han efectuado trabajos de relevamiento de estos proyectos (como los realizados por el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe -INTAL- y por la Corporación Andina de Fomento -CAF-), que requerirían una actualización permanente. Los niveles de desarrollo de estos proyectos son muy variables, desde iniciativas bien estudiadas y desarrolladas a nivel de detalle, hasta ideas básicas.
- 4.20 Estos proyectos existentes deberían ser la base para poder cubrir las brechas entre las demandas y ofertas de servicios que se evidenciaban en los puntos anteriores. Una primera revisión del inventario permite apreciar que muchos de los proyectos están alineados con las demandas. De todos modos, el abordaje por parte de los gobiernos de América del Sur de una coordinación y evaluación integrada de dichos proyectos permitiría:
- Estar en condiciones de priorizar la realización de proyectos que tienen características de sustitutivos, puesto que han sido concebidos apuntando a satisfacer una misma demanda.
 - Encarar el emprendimiento de proyectos "pioneros" orientados a satisfacer demandas potenciales que cumplan con los requisitos necesarios para sustentar tales proyecciones, descartando aquellos otros relacionados con corredores donde no se observa demanda alguna, y no existen expectativas de que la misma se genere en el futuro cercano.
 - Promover la ejecución de proyectos que representen la solución alternativa más recomendable desde los puntos de vista técnico, financiero, económico, jurídico-institucional y ambiental, aumentando la posibilidad de evitar una mala asignación de recursos de preinversión hacia proyectos de dudosa factibilidad.
 - Avanzar en la realización de proyectos que podrían generar impactos favorables en materia socio-ambiental, eliminando de la cartera bajo estudio aquellos que por el contrario pudieran producir efectos virtualmente insalvables en esos campos.

- Otorgar impulso al estudio de proyectos que aún no han sido incorporados a la cartera disponible y que podrían atender las demandas existentes o potenciales, tanto para superar problemas de capacidad (*bottlenecks*) como para establecer nexos necesarios y hoy inexistentes (*missing links*).

4.21 En resumen, se estima que el accionar coordinado de los gobiernos para encarar el estudio y desarrollo de los proyectos de infraestructura de integración coadyuvaría a acelerar el análisis para la viabilización de iniciativas que en la actualidad representan ideas y elevarlas al nivel de determinación de su factibilidad, así como a validar sus demandas, estudiar soluciones alternativas, aspectos que deben estar basados fundamentalmente en un enfoque analítico de corte regional e integrado.

CAPITULO V

UNA VISION ESTRATEGICA DE MEDIANO Y LARGO PLAZO

- 5.1 Una visión estratégica de mediano y largo plazo debería tener como meta una América del Sur económica y socialmente estable, con crecimiento económico social y ambientalmente sostenible, comprometida en la lucha para reducir la pobreza y para aumentar el acceso a oportunidades de educación y empleo. Esta visión concibe a los países sudamericanos crecientemente integrados económica y socialmente entre sí, pero también participando cada vez más en el intercambio internacional de bienes, capitales y conocimiento.
- 5.2 Esta visión estratégica de la integración de nuestro continente plantea la creación, a partir de una concepción de regionalismo abierto, de un espacio económico integrado. Este espacio, producto de una visión complementaria y a la vez superadora de las visiones puramente nacionales, debe constituir la plataforma a partir de la cual América del Sur alcance una estatura en la arena internacional acorde con el potencial de sus recursos humanos y naturales.
- 5.3 Así, se puede enfocar el problema de la infraestructura regional de manera diferente al tradicional. Se trata no sólo de promover proyectos y mejorar corredores para facilitar el intercambio. Se trata de concebir a la integración física en el marco de un nuevo modelo, un modelo que apunta a imaginar y construir los grandes ejes para el desarrollo y la integración de América del Sur.
- 5.4 Esta nueva concepción parte de una visión comprensiva del desarrollo sustentable basada en algunos conceptos fundamentales:
- Los espacios geográficos deben ser ámbitos de oportunidad no sólo para el crecimiento económico sino especialmente para el desarrollo social;
 - La sustentabilidad del medio ambiente debe ser concebida, a partir de criterios y normas propios de la región, como una oportunidad de crecimiento y de mejoramiento del bienestar que canalice esfuerzos de inversión y conservación, y no como una restricción a superar;
 - Las tecnologías de la información basadas en el conocimiento son parte integral de las condiciones para un desarrollo viable en el marco de la economía globalizada; y
 - La participación de la comunidad, a los diferentes niveles, debe constituirse en un elemento positivo adicional que valide los esfuerzos de integración y desarrollo en el ámbito de nuestras democracias.

Alcanzar ese espacio ampliado permitirá construir una plataforma desde la cual integrarse y competir con el resto del mundo a partir de nuestras fortalezas, nuestros

recursos, nuestra identidad común y nuestra voluntad compartida de unidad, paz y democracia.

- 5.5 Dentro de esta concepción amplia de los ejes de integración y desarrollo puede enmarcarse la importancia del mejoramiento y expansión de la infraestructura básica regional para alcanzar el potencial del continente en materia de cooperación, integración y desarrollo sostenible y compartido. La gestión eficiente de la infraestructura y su expansión adecuada para atender la creciente demanda permite contar con servicios públicos modernos a costos razonables para mejorar la competitividad de nuestros productos y la calidad de vida de nuestros ciudadanos.
- 5.6 La infraestructura física, concebida como un elemento estructurador del espacio económico y social en el marco de una visión de ejes de desarrollo e integración regional, puede constituir una plataforma para el crecimiento colectivo y la integración de la región no sólo en el plano comercial y económico, sino también en lo social y cultural. La infraestructura física, que ha sido tradicionalmente un "cuello de botella" para el proceso de integración, debe transformarse en un elemento acelerador y multiplicador de este proceso en la medida en que, como lo ha demostrado la experiencia reciente en la región, la voluntad política acompañe adecuadamente los esfuerzos públicos y privados para llevar adelante emprendimientos sustentables.
- 5.7 Para impulsar y acompañar eficazmente la implantación de esta visión estratégica, nuestros Estados deben ejercer de manera eficiente el rol central que les toca en esta nueva etapa: constituirse en los garantes de la estabilidad macroeconómica, así como de la racionalidad y continuidad de las reglas del juego, y de dar credibilidad y respaldar la seguridad jurídica más allá de los cambios políticos y de coyuntura económica. Los Estados deben fortalecerse para desempeñar mejor su rol en la formulación de políticas y proyectos, ejercer con profesionalidad la regulación y el control de los servicios públicos, asegurar la difusión de las tecnologías de la información, y en especial instrumentar los mecanismos para facilitar el acceso a los servicios por parte de los segmentos postergados de nuestras comunidades. Nuestros Estados deben adoptar la decisión política de dar continuidad y eficacia a los esfuerzos para armonizar las regulaciones de los diferentes países y eliminar las trabas reglamentarias e institucionales aún vigentes.
- 5.8 En esta visión de la integración regional, el Estado actúa principalmente en la creación de condiciones propicias para la acción de los actores económicos y sociales, en el impulso y respaldo a las iniciativas para el desarrollo de la infraestructura económica, y como garante de la racionalidad y eficacia normativa e institucional. Esta es la forma principal en la que los Estados contribuirán a asegurar que fluyan los recursos para mejorar y expandir la infraestructura física, atender en forma eficiente la demanda y extender los servicios a todos los segmentos de la población.
- 5.9 A partir de la visión estratégica de grandes ejes de integración y desarrollo regional, deberán identificarse los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales para el desarrollo de la infraestructura básica al nivel sudamericano, en la presente década. Este esfuerzo de largo aliento, que requiere de continuidad en los órdenes político y técnico, debe partir de un conjunto de principios básicos y conceptos compartidos, que facilitarán la organización del trabajo de coordinación y construcción de consenso de los gobiernos.

5.10 Estos principios básicos, planteados en el marco de la consolidación de la estabilidad macroeconómica y las reformas estructurales, constituyen un desarrollo lógico de la visión estratégica antes esbozada, a la vez que recogen las principales enseñanzas de la experiencia reciente de nuestros países en la implantación de las reformas en los sectores de infraestructura.

5.11 Los principios básicos propuestos son:

- Diseñar una visión más integral de la infraestructura, que abarque todos sus componentes y sinergías.

La visión de la infraestructura para la integración no podrá reducirse al transporte, la energía y las telecomunicaciones. Deberá contemplar también la interrelación con la infraestructura social, la ambiental y la vinculada a las tecnologías de la información basadas en el conocimiento, procurando aprovechar la sinergia entre los distintos tipos de infraestructura.

- Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica, organizada a partir de la identificación de los ejes de integración y desarrollo regionales en el continente sudamericano.

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

- Reformar y actualizar los sistemas regulatorios e instituciones que norman el uso de las infraestructuras nacionales.

Deberá ponerse el mayor énfasis en los aspectos regulatorios e institucionales, que muy frecuentemente no permiten que se utilice adecuadamente la infraestructura existente, especialmente al nivel de los pasos de frontera. También se procurará avanzar en la armonización regulatoria y reglamentaria para permitir el desarrollo de nuevas inversiones y la optimización del uso de las existentes, y profundizar la modernización de las agencias públicas, sus procedimientos, tecnologías y recursos humanos.

- Fortalecer las capacidades de los Estados en la formulación de políticas, planes y marcos regulatorios.

A los efectos de instrumentar este objetivo, los Estados deberán desempeñar con eficacia su rol en la formulación de políticas, en la elaboración de planes de referencia para la actividad de los operadores privados y públicos, en la promoción y protección de la competencia, en la regulación basada en criterios técnicos y económicos, y en la elaboración y puesta a disposición de información relevante. También debe procurarse disminuir las distorsiones creadas en los diferentes

mercados por la acción de reglamentaciones, la existencia de monopolios legales, la fijación de cuotas, la implantación de impuestos y subsidios, y la determinación de precios y tarifas en forma discrecional.

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

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

- Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos.

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

- Procurar que los proyectos de integración regional mejoren la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales.

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

- Incorporar mecanismos de participación y consenso.

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

- Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos de integración física.

A partir de las instituciones existentes y de las experiencias recogidas en la pasada década, se desarrollarán mecanismos para la gestión y el financiamiento compartido de proyectos de integración. En este sentido, el impulso de los Presidentes de

América del Sur a través del Comunicado de Brasilia, solicitando el apoyo del BID, la CAF y el FONPLATA para el diseño y puesta en marcha de los mecanismos de implantación y acompañamiento del Plan de Acción representan una señal clara de la voluntad política que respalda el accionar futuro en este campo.

- Optimizar el uso de las fuentes de financiamiento desarrollando estrategias comunes.

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

El Papel del Banco

La iniciativa de integración de la infraestructura regional en América del Sur representa una nueva oportunidad y desafío para reafirmar el compromiso permanente del Banco Interamericano de Desarrollo en este campo. Desde su creación hace 40 años el Banco viene realizando su aporte al tema de la integración física, económica y social, que representa casi el 50% de su apoyo a los US\$250.000 millones de proyectos que recibieron financiamiento de la institución. Los préstamos del Banco, de por sí importantes, permiten la movilización de recursos varias veces mayores para completar el financiamiento del costo total de los proyectos. Este rol catalítico del Banco se refleja, por ejemplo, en que por cada dólar de préstamo del Banco destinado a proyectos privados de infraestructura, se han movilizado 5 dólares de otras fuentes para el financiamiento de estos proyectos.

Igualmente, el Banco ha respaldado financiera y técnicamente inversiones que constituyen hitos trascendentes de la integración física del continente. La vinculación entre los principales ejes carreteros nacionales, las interconexiones entre los sistemas eléctricos, y la conformación de una red regional de gasoductos, son grandes avances a los cuales el BID ha hecho una contribución muy significativa.

Asimismo, a través de su apoyo a los procesos de reforma económica estructural en nuestros países, el Banco ayudó a crear las condiciones que hoy nos colocan en una situación más favorable para enfrentar los desafíos asociados al desarrollo de la infraestructura física. Este apoyo no es sólo financiero, ya que la actividad de asistencia técnica es muy vasta. En el caso de los países de América del Sur, nuestra institución ha otorgado numerosas cooperaciones técnicas que han contribuido a implementar reformas regulatorias e institucionales en las áreas de infraestructura, y a la preparación de proyectos específicos de integración física.

Este compromiso del Banco se ve ratificado en la actual etapa del proceso de integración de la infraestructura regional, que presenta desafíos novedosos y obliga al uso de nuevos enfoques e instrumentos. El apoyo a los proyectos de infraestructura del

sector privado está teniendo un impacto notable, y está ayudando a concretar proyectos que por sus características de integración presentan complejidades adicionales. Por otra parte, el Banco está impulsando fuertemente el avance en la armonización de normas y la coordinación institucional. Existe la convicción de que a través de este tipo de iniciativas pueden obtenerse avances notables en la reducción de las barreras a la integración de nuestros países. Es claro que se requiere abordar el tema de la infraestructura a nivel de la región en forma renovada y con el impulso que esta nueva iniciativa y su seguimiento pueden generar.

El BID siempre ha apoyado, apoya y continuará apoyando los esfuerzos de nuestros países para desarrollar su infraestructura, especialmente aquella vinculada a la integración regional. El BID fue, es y será el “banco de la integración”, que es uno de los ejes centrales de su actividad y de su experiencia. Esta vocación se refleja, entre otras acciones, en la labor que a lo largo de más de 35 años viene desarrollando su Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe, el INTAL.

Es necesario señalar además, que el Banco ha definido la integración regional como uno de sus cuatro objetivos estratégicos de acción para la próxima década, junto con la promoción de la competitividad y el crecimiento sostenible, la reducción de la pobreza y el apoyo a la gobernabilidad.

El Banco busca complementar su apoyo financiero directo y la creación de condiciones que permitan atraer el máximo volumen de inversión y de financiamiento del sector privado, destacándose los siguientes campos de actividad:

- El diseño de iniciativas integrales para el desarrollo de la infraestructura regional, para lo cual este informe es un primer punto de apoyo basado en la identificación de “ejes de integración y desarrollo” a través de todo el espacio físico regional.
- El establecimiento de programas de coordinación de los sistemas regulatorios en las áreas de energía, transporte y telecomunicaciones, con vistas a crear un espacio común para la inversión.
- La organización de programas de consulta entre los países para armonizar reglas regionales propias orientadas a la incorporación en los proyectos de infraestructura de criterios de preservación ambiental y participación social.
- El impulso de programas para la identificación de nuevos mecanismos de financiamiento, explorando la aplicación de instrumentos financieros nacionales, regionales e internacionales innovativos, a los cuales pueden contribuir las instituciones financieras que operan en el área.
- La realización de programas de apoyo al estudio de las trabas que obstaculizan las comunicaciones a través de las fronteras entre países, con vistas a promover acuerdos para su superación.

REFERENCIAS

- ALADI (2000) *El Comercio Intrarregional de la ALADI en los Años Noventa*. Informe de la Secretaría General. Montevideo.
- Banister, D. y Berechman J. (2000) *Transport Investment and Economic Development*. Londres: UCL Press.
- Banco Mundial (1994) *Informe sobre el Desarrollo Mundial 1994: Infraestructura y Desarrollo*.
- BID (1996) *Integración Energética en el Cono Sur*, Mario A. Wieggers. Buenos Aires: INTAL.
- BID (1997) *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur: Transporte Terrestre*, Sant'Anna, J.A. Buenos Aires: INTAL.
- BID (1997) *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur: Los ferrocarriles y su contribución al comercio internacional*, Thomson, I. Buenos Aires: INTAL.
- BID (1997) *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur: Puertos y vías navegables*, Sgut, M. Buenos Aires: INTAL.
- BID (1997) *Progreso Económico y Social en América Latina*.
- BID (1999) *Integración y Comercio en América*, Nota Periódica. Departamento de Integración y Programas Regionales.
- Button, K. (1996) "Ownership, Investment and Pricing of Transport and Communications Infrastructure". En Batten, D.F. y Karlsson, C. (Eds.): *Infrastructure and the Complexity of Economic Development. Advances in Spatial Science*. Heidelberg: Springer.
- CAF (1993) *Proyectos viales de integración andina*. Caracas: Publicaciones de la CAF.
- CAF (1993) *Proyectos energéticos de integración andina*. Caracas: Publicaciones de la CAF.
- CAF (1995) *Telecomunicaciones e informática andinas*. Caracas: Publicaciones de la CAF.
- CAF (1998) *Los ríos que nos unen: integración fluvial suramericana*. Caracas: Publicaciones de la CAF
- CAF (2000) *Vías para la integración. Acción de la CAF en la infraestructura sostenible de Sudamérica*. Caracas: Publicaciones de la CAF.
- CEPAL. (2000) *Anuario Estadístico 1999*.
- CEPAL (1999) *Perfil de los Sistemas Regionales de Transporte en las Américas*.

- Chudnosvksy, Daniel y F. Erber (1999), "Impacto del MERCOSUR sobre la Dinámica del Sector de Máquinas y Herramientas", *Integración & Comercio*, 7/8-3, pp.213-255. Buenos Aires: INTAL.
- Consortio Brasileira (1999) "*Identificação de Oportunidades de Investimentos Públicos e/ou Privados nos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento*". Trabajo preparado por Booz-Allen & Hamilton et al. para el Ministerio de Planejamento y el Banco Nacional de Desenvolvimento. Brasilia.
- Corbo, Vittorio y O. Facusse (2000) "Flujos Regionales Comerciales: Una Proyección". Mimeo
- Corbo, V. (1999) "Las Reformas Económicas en América Latina", Banco Interamericano de Desarrollo, WP-5/1999.
- Devlin, Robert y A. Estevadeordal (2000), "What's New in the New Regionalism", INTAL-ITD Working Paper, Departamento de Integración y Programas Regionales, BID. Buenos Aires: INTAL.
- Devlin, R.; Estevadeordal, A.; Giordano, P.; Monteagudo, J. y Saez, R. (2000) "Macroeconomic, Stability, Trade and Integration" (mimeo) presentado en el Foro Coordinación de Políticas Macroeconómicas y Cooperación Monetaria en el MERCOSUR, INTAL, Octubre 2000.
- Echavarría, Juan José (1998), "Trade Flows in Andean Countries: Unilateral Liberalization or Regional Preferences", *Trade Towards Open Regionalism*, World Bank, Washington, D.C.
- Estevadeordal, Antoni, J. Goto, and R. Sáez (2000), "The New Regionalism in the Americas: The Case of MERCOSUR", INTAL-ITD Working Paper No. 5, Departamento de Integración y Programas Regionales. Buenos Aires: INTAL.
- Ethier, Wilfred (1998), "The New Regionalism", *The Economic Journal*, July, pp.1149-1161.
- European Commission – Nifes (1999) *Integración Energética en el MERCOSUR*. Mimeo.
- Gereffi, Gary y A. Martinez (1999), "The Blue Jeans Boom in Tarreon", Department of Technology, Duke University, Durham.
- Hasenclever, Lia, A. López y J. Clemente de Oliveira (1999), *Integración & Comercio*, 7/8-3, pp.183-212. Buenos Aires: INTAL.
- Hoffmann, J. (2000) *The Potential of Hubs Ports on the South American Pacific Coast*. Mimeo.
- ILPES (1999) *Diseño estratégico e infraestructura básica*.
- Kessides, C. (1996) "A Review of Infrastructure's Impact on Economic Development". En Batten, D.F. y Karlsson, C. (Eds.): *Infrastructure and the Complexity of Economic Development. Advances in Spatial Science*. Heidelberg: Springer.

- Krugman, P. (1991) *Geography and Trade*. Cambridge, MA: The MIT Press
- Nofal, Beatriz y J. Wilkinson (1999), “La producción y el comercio de productos lácteos en el MERCOSUR”, *Integración & Comercio*, 7/8-3, pp.157-182. Buenos Aires: INTAL.
- Oman, C. (1998) “The Policy Challenges of Globalization and Regionalization” en *Regional Integration and Multilateral Cooperation in a Global Economy*. La Haya, Países Bajos: Jan Joost.
- Porter, M. (1998). *On Competition*. Cap. 7: “Clusters and Competition. – New Agendas for Companies, Governments and Institutions”. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Soloaga I. y L.A. Winters (1998), “*Regionalism in the Nineties: What Effect on Trade*”, World Bank.
- Tigre, Paulo, M. Laplane, G. Lugones y F. Porta (1999), “Cambio tecnológico y modernización en la industria del MERCOSUR”, *Integración & Comercio*, enero-agosto, 7/8-3, pp. 133-156. Buenos Aires: INTAL.
- Townsend, E. (1988), “La Nación de República: Proyecto latinoamericano del Libertador” Caracas, Ministro de Relaciones Exteriores.
- UNCTAD (2000), *World Investment Report*. Ginebra, Suiza.
- USAID/BID (1999) *Temas Claves y Lecciones Aprendidas de las Reformas del Sector Eléctrico en Latinoamérica*. Washington DC: USAID/BID
- Vera Aguirre, Arturo (1997) *La infraestructura de transporte en América Latina*. Serie Documentos de Trabajo 220. BID
- Viner J. (1999) “The Customs Union Issue”, en *Trading Blocks*, Bhagwati, et al., Ed. Cambridge, MA: MIT Press
- World Bank (2000) *MERCOSUR Ports Sector Study*. Mimeo
- World Trade Organization (1995), *Regionalism and the Multilateral System*, Ginebra, Suiza.

**ANEXOS
ESTADÍSTICOS**

ANEXO 1

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA DEL SUR

AÑO 1980

EXPORTACIONES FOB EN MILLONES DE DOLARES

	ARG	BOL	BRASIL	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	133,4	765,0	217,6	39,0	17,5	189,0	116,5	182,1	65,0	0,4	0,1	1.725,6	6.293,5	8.019,1
BOLIVIA	245,0	-	36,1	42,4	9,9	1,6	...	26,4	0,7	4,6	...	...	366,7	669,5	1.036,2
BRASIL	1.091,2	180,2	-	450,0	135,6	50,1	408,7	130,1	310,4	230,0	7,4	12,1	3.005,8	17.073,7	20.079,5
CHILE	278,0	26,8	459,1	-	74,9	17,7	6,2	72,0	27,1	69,6	...	...	1.031,4	3.635,5	4.666,9
COLOMBIA	68,7	2,2	8,8	64,3	-	77,1	0,5	29,2	0,9	278,9	0,2	1,6	532,4	3.408,3	3.940,7
ECUADOR	31,0	0,6	34,7	220,4	93,3	-	0,3	12,4	1,6	40,9	...	...	435,2	2.045,6	2.480,8
PARAGUAY	74,2	0,6	40,2	11,3	0,1	...	-	...	10,2	...	...	...	136,6	173,6	310,2
PERU	45,2	79,3	113,5	57,7	60,5	85,9	0,4	-	9,7	52,6	...	0,3	505,1	2.907,8	3.412,9
URUGUAY	142,3	1,7	191,0	23,3	3,6	0,8	14,6	8,0	-	3,0	...	...	388,3	669,8	1.058,1
VENEZUELA	54,4	0,1	673,7	266,2	286,1	17,9	...	30,7	81,1	-	0,5	0,3	1.411,0	17.844,4	19.255,4
GUYANA	1,6	...	2,7	0,5	0,7	0,1	...	0,7	...	21,5	-	0,2	28,0	360,5	388,5
SURINAME	...	...	11,4	...	...	...	...	...	...	31,7	0,3	-	43,4	406,5	449,9
A. DEL SUR	2.031,6	424,9	2.336,2	1.353,7	703,7	268,7	619,7	426,0	623,8	797,8	8,8	14,6	9.609,5	55.488,7	65.098,2
RESTO DEL															
MUNDO	8.990,4	412,1	21.404,8	3.674,3	4.058,3	1.949,3	428,3	2.620,0	1.080,2	9.449,2	324,2	445,4	54.836,5		
TOTAL	11.022,0	837,0	23.741,0	5.028,0	4.762,0	2.218,0	1.048,0	3.046,0	1.704,0	10.247,0	333,0	460,0	64.446,0		

Fuente: CEPAL

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA DEL SUR
AÑO 1985

EXPORTACIONES FOB EN MILLONES DE DOLARES

	ARG	BOL	BRASIL	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	69,2	496,3	111,0	132,7	14,6	72,2	162,0	99,0	72,8	...	0,1	1,229,9	7.166,0	8.395,9
BOLIVIA	375,9	-	4,5	5,6	4,1	0,1	...	12,6	...	...	...	...	402,8	270,0	672,8
BRASIL	548,2	170,8	-	238,2	103,1	119,3	301,7	91,8	140,3	295,1	6,7	15,4	2.030,6	23.607,6	25.638,2
CHILE	84,5	14,3	207,9	-	44,7	34,5	5,8	45,7	12,3	33,6	...	...	483,3	3.279,9	3.763,2
COLOMBIA	36,6	0,7	6,0	20,9	-	56,3	0,1	31,9	0,3	129,0	...	3,1	284,9	3.267,0	3.551,9
ECUADOR	8,7	0,1	2,5	45,6	65,2	-	0,1	5,9	0,1	2,6	...	...	130,8	2.773,9	2.904,7
PARAGUAY	15,7	0,3	60,1	13,1	0,9	...	-	0,6	6,4	0,2	...	...	97,3	206,6	303,9
PERU	32,5	13,2	52,3	51,7	76,8	68,5	...	-	2,4	41,3	...	...	338,7	2.556,7	2.895,4
URUGUAY	63,1	1,0	143,4	4,0	6,7	1,4	6,1	1,8	-	3,7	...	...	231,2	621,5	852,7
VENEZUELA	1,7	0,7	253,9	248,8	121,2	5,6	0,2	46,8	2,9	-	3,4	4,6	689,8	15.332,9	16.022,7
GUYANA	...	...	1,3	0,3	0,8	0,1	...	0,2	...	7,4	-	0,2	10,3	199,6	209,9
SURINAME	...	...	19,8	...	...	...	...	...	...	33,0	0,1	-	52,9	275,8	328,7
A DEL SUR	1.166,9	270,3	1.248,0	739,2	556,2	300,4	386,2	399,3	263,7	618,7	10,2	23,4	5.982,5	59.557,5	65.540,0
RESTO DEL MUNDO	2.646,1	270,7	12.786,0	1.901,8	3.338,8	1.464,6	273,8	1.225,7	496,3	6.283,3	239,8	269,6	31.196,5		
TOTAL	3.813,0	541,0	14.034,0	2.641,0	3.895,0	1.765,0	660,0	1.625,0	760,0	6.902,0	250,0	293,0	37.179,0		

Fuente: CEPAL

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA DEL SUR

AÑO 1990

EXPORTACIONES FOB EN MILLONES DE DOLARES

	ARG	BOL	BRA	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	65,7	1.422,7	462,3	73,3	42,2	147,4	186,9	262,6	143,6	0,1	0,3	2.807,1	9.545,2	12.352,3
BOLIVIA	236,4	-	78,0	33,8	4,0	0,1	1,1	53,0	3,2	2,8	...	...	412,4	510,5	922,9
BRASIL	645,1	181,9	-	483,7	162,6	126,0	380,5	146,2	294,6	267,6	2,4	16,8	2.707,4	28.704,1	31.411,5
CHILE	113,1	73,2	492,1	-	80,3	41,6	24,0	74,3	27,0	35,6	0,1	...	961,3	7.560,5	8.521,8
COLOMBIA	27,3	5,2	30,0	164,0	-	74,5	0,3	89,3	16,6	203,7	...	2,1	613,0	6.152,0	6.765,0
ECUADOR	9,7	0,4	6,4	77,6	32,2	-	0,3	138,4	0,1	17,5	...	0,1	282,7	2.431,7	2.714,4
PARAGUAY	55,5	4,2	312,3	30,0	1,2	...	-	3,8	11,6	6,1	...	...	424,7	534,0	958,7
PERU	11,6	34,3	105,8	56,8	94,1	28,1	0,4	-	2,8	57,6	...	...	391,5	2.921,1	3.312,6
URUGUAY	82,2	1,8	506,3	16,6	12,4	0,9	6,5	8,6	-	1,7	...	0,1	637,1	1.071,3	1.708,4
VENEZUELA	29,2	0,6	304,1	138,7	363,6	28,8	0,9	36,3	4,8	-	2,2	2,3	911,5	16.205,3	17.116,8
GUYANA	...	...	1,0	0,4	0,5	0,1	...	0,2	...	4,5	-	2,0	8,7	223,1	231,8
SURINAME	...	...	22,7	...	...	...	...	...	...	...	0,1	-	22,8	445,9	468,7
A. DEL SUR	1.210,1	367,3	3.281,4	1.463,9	824,2	342,3	561,4	737,0	623,3	740,7	4,9	23,7	10.180,2	76.304,7	86.484,9
RESTO DEL MUNDO	3.762,9	403,7	18.143,6	5.358,1	4.328,8	1.575,7	1.117,6	1.692,0	748,7	6.634,3	217,1	395,3	44.377,8		
TOTAL	4.973,0	771,0	21.425,0	6.822,0	5.153,0	1.918,0	1.679,0	2.429,0	1.372,0	7.375,0	222,0	419,0	54.558,0		

Fuente: CEPAL

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA DEL SUR

AÑO 1995

EXPORTACIONES FOB EN MILLONES DE DOLARES

	ARG	BOL	BRA	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	254,0	5.484,1	1.475,1	233,4	86,3	631,4	275,6	662,9	377,7	...	2,1	9.482,6	11.479,7	20.962,3
BOLIVIA	142,7	-	23,4	25,8	64,4	7,3	5,0	144,4	2,0	5,7	...	...	420,7	760,5	1.181,2
BRASIL	4.041,1	530,0	-	1.210,5	457,2	208,5	1.300,7	438,3	811,1	480,9	12,1	15,7	9.506,1	36.998,0	46.504,1
CHILE	584,1	196,9	1.063,9	-	188,4	124,2	75,9	432,3	56,3	135,1	0,3	...	2.857,4	13.043,5	15.900,9
COLOMBIA	63,1	24,7	136,5	165,5	-	423,3	3,2	566,9	9,0	962,4	1,4	2,7	2.358,7	7.958,3	10.317,0
ECUADOR	89,9	3,8	54,0	194,4	251,9	-	1,6	69,2	8,4	34,1	...	...	707,3	3.654,1	4.361,4
PARAGUAY	83,3	3,6	410,8	31,0	6,9	1,0	-	3,2	34,0	21,6	...	...	595,4	323,9	919,3
PERU	30,8	76,9	199,9	152,1	118,2	46,8	1,2	-	3,2	163,2	0,1	...	792,4	4.647,1	5.439,5
URUGUAY	267,1	2,1	700,1	39,9	18,3	1,3	24,9	36,8	-	11,0	...	0,2	1.101,7	1.004,5	2.106,2
VENEZUELA	36,0	8,8	1.683,9	138,7	1.423,2	215,2	1,2	239,4	16,9	-	7,7	389,0	4.160,0	14.754,1	18.914,1
GUYANA	...	...	9,6	0,6	1,4	0,1	...	...	...	...	-	...	11,7	489,3	501,0
SURINAME	...	...	25,0	...	...	...	...	...	...	...	...	-	25,0	510,0	535,0
A. DEL SUR	5.338,1	1.100,8	9.791,2	3.433,6	2.763,3	1.114,0	2.045,1	2.206,1	1.603,8	2.191,7	21,6	409,7	32.019,0	95.623,0	127.642,0
RESTO DEL															
MUNDO	13.415,9	1.020,2	40.186,8	11.631,4	9.747,7	3.255,0	2.370,9	4.565,9	1.774,2	9.226,3	356,4	1.030,3	98.581,0		
TOTAL	18.754,0	2.121,0	49.978,0	15.065,0	12.511,0	4.369,0	4.416,0	6.772,0	3.378,0	11.418,0	378,0	1.440,0	130.600,0		

Fuente: CEPAL

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES DE AMERICA DEL SUR

AÑO 1998

EXPORTACIONES FOB EN MILLONES DE DOLARES

	ARG	BOL	BRA	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	405,8	7.664,2	1.679,0	183,4	119,1	599,0	314,4	824,5	351,5	0,2	1,4	12.142,5	13.179,5	25.322,0
BOLIVIA	141,3	-	30,1	34,2	86,5	80,2	1,9	140,5	50,1	11,4	...	...	576,2	747,0	1.323,2
BRASIL	6.747,1	675,8	-	1.023,0	467,7	203,6	1.249,4	368,7	880,5	706,3	6,0	12,0	12.340,1	38.778,6	51.118,7
CHILE	734,5	247,0	828,0	-	210,3	194,3	60,1	362,1	56,2	176,3	0,3	0,5	2.869,6	11.971,7	14.841,3
COLOMBIA	86,3	46,3	99,8	159,4	-	573,9	5,4	369,8	8,1	1.145,3	1,6	4,3	2.500,2	8.320,8	10.821,0
ECUADOR	76,6	7,0	33,4	139,8	282,6	-	1,4	199,1	31,1	59,3	...	...	830,3	3.372,7	4.203,0
PARAGUAY	152,7	4,9	349,3	40,0	2,9	0,3	-	9,2	28,7	8,5	...	...	596,5	417,6	1.014,1
PERU	28,4	115,5	180,3	138,5	143,4	106,4	1,5	-	4,7	108,0	...	0,2	826,9	4.844,6	5.671,5
URUGUAY	513,6	3,7	935,1	73,4	13,4	15,9	83,8	33,0	-	27,7	...	0,4	1.700,0	1.069,6	2.769,6
VENEZUELA	54,3	5,1	661,0	191,8	1.432,5	221,2	4,8	298,9	17,4	-	12,1	6,2	2.905,3	13.951,7	16.857,0
GUYANA	...	...	...	...	4,3	...	...	0,3	...	...	-	...	4,6	570,3	574,9
SURINAME	...	...	1,3	...	...	0,4	...	...	...	0,1	4,7	-	6,5	429,5	436,0
A. DEL SUR	8.534,8	1.511,1	10.782,5	3.479,1	2.827,0	1.515,3	2.007,3	2.096,0	1.901,3	2.594,4	24,9	25,0	37.298,7	97.653,6	134.952,3
RESTO DEL															
MUNDO	19.735,2	898,9	47.947,5	13.610,9	10.853,0	3.534,7	1.822,7	4.904,0	2.228,7	12.295,6	505,1	501,0	118.837,3		
TOTAL	28.270,0	2.410,0	58.730,0	17.090,0	13.680,0	5.050,0	3.830,0	7.000,0	4.130,0	14.890,0	530,0	526,0	156.136,0		

Fuente: CEPAL

TRANSPORTE AEREO DE PASAJEROS ENTRE PAISES DE AMERICA DEL SUR
Viajes por tramos entre países - Año 1999

	ARG	BOL	BRA	COL	CHI	ECU	GUY	PAR	PER	URU	VEN
ARG	0	160559	573698	35144	837097	5857	0	109675	68703	1530052	29932
BOL	167729	0	106846	7798	92805	56	0	27523	71761	20928	12799
BRA	1266803	168385	0	32778	249157	14034	7194	123661	58099	307484	76981
COL	40650	10166	13727	0	40013	30877	53	115	82469	0	192944
CHI	852325	99820	121758	25654	0	20686	153	49936	238151	83744	31608
ECU	12899	126	6797	124784	41791	0	0	0	66048	0	52531
GUY	0	0	4609	0	0	0	0	0	0	0	0
PAR	123430	24674	54188	63	51352	0		0	202	22531	188
PER	88660	59226	28068	74385	239252	28395	0	518	0	7513	91506
URU	1514571	24993	304661	0	80374	0	0	22837	7315	0	0
VEN	32522	12742	41826	157679	28148	17350	0	214	92641	0	0

**TELECOMUNICACIONES ENTRE PAISES DE AMERICA DEL SUR
AÑO 1998**

Tráfico de Telecomunicaciones Saliente - Millones de Minutos

	ARG	BOL	BRA	CHILE	COLOM	ECUAD	PARAG	PERU	URUG	VENEZ	GUYA	SURINA	AMERICA DEL SUR	RESTO DEL MUNDO	TOTAL
ARGENTINA	-	22,0	41,4	30,7	3,4	n/d	23,3	24,7	45,6	3,6	n/d	n/d	194,7	164,0	358,7
BOLIVIA	5,3	-	3,6	3,2	1,0	1,4	0,4	3,7	0,2	0,4	n/d	n/d	19,2	12,4	31,6
BRASIL	41,8	6,1	-	9,6	4,7	n/d	10,4	2,7	11,6	2,5	n/d	n/d	89,4	456,4	545,8
CHILE	26,9	5,2	9,6	-	2,1	3,4	1,4	10,3	1,8	3,4	n/d	n/d	64,1	194,9	259,0
COLOMBIA	3,4	1,0	4,7	2,1	-	n/d	n/d	3,8	0,4	15,8	n/d	n/d	31,2	168,8	200,0
ECUADOR	n/d	1,4	n/d	3,4	n/d	-	n/d	2,0	n/d	2,6	n/d	n/d	9,4	40,6	50,0
PARAGUAY	12,0	0,5	8,6	1,3	n/d	n/d	-	0,4	1,5	n/d	n/d	n/d	24,3	13,5	37,8
PERU	6,9	2,8	2,7	7,0	3,8	2,0	vr	-	n/d	2,9	n/d	n/d	28,1	62,3	90,4
URUGUAY	40,6	0,3	10,5	2,0	0,4	n/d	1,7	0,5	-	0,7	n/d	n/d	56,7	21,6	78,3
VENEZUELA	3,0	0,4	2,5	1,8	15,8	2,6	n/d	4,1	n/d	-	n/d	n/d	30,2	134,3	164,5
GUYANA	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	-	n/d	0,0	n/d	n/d
SURINAME	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	-	0,0	n/d	n/d
A. DEL SUR	139,9	39,7	83,6	61,1	31,2	9,4	37,2	52,2	61,1	31,9	0,0	0,0	547,3	1.268,8	1.816,1

Valores en itálica: estimados

n/d: Información no disponible

Fuente: TeleGeography

ANEXO 2.A
Proyectos de Inversión de Integración Regional de Infraestructura en América del Sur

Cuadro I.1: Proyectos ejecutados (1963-1993)				
País	Año de Aprobación	Proyecto	Monto	Código
			Préstamo BID US\$ millones	Préstamo BID
Argentina	1970	Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué	8,0	207/OC-AR
		Programa Vial Mesopotámico Integración Uruguay	25,5	205/OC-AR; 280/SF-AR
Brasil	1971	Programa Carreteras Integración Brasil-Uruguay	17,0	216/OC-AR
Colombia	1963	Rehabilitación y Mejoramiento Puerto Buenaventura	10,0	77/OC-CO
	1965	Puertos Barranquilla/Cartagena/Santa Marta	5,0	111/OC-CO
	1968	Construcción y Mejoramiento Carretera Troncal Caribe	12,7	237/SF-CO
	1969	Carretera Pasto-Popayán	15,2	246/SF-CO
	1970	Construcción/Pavimentación Carretera Santuario/Pto Triunfo	13,6	290/SF-CO
	1971	Subtransmisión/Distribución Eléctrica en 12 Zonas	14,7	290/SF-CO
	1973	Mejoramiento y Rehabilitación Puerto de Buenaventura	11,0	247/OC-CO
	1975	Mejoramiento y Construcción 4 Carreteras	44,7	304/OC-CO
	1978	Mejoramiento Navegación Canal Dique-Río Magdalena	40,8	347/OC-CO
		1982	Construcción/Mejoramiento Carreteras	64,2	97/IC-CO
	1987	Refuerzo Transmisión Eléctrica	86,6	242/IC-CO
Ecuador	1964	Construcción y Mejoramiento de Carreteras	6,0	92/OC-EC
	1970	Mejoramiento Pavimento en 5 Tramos Carreteras	12,7	270/SF-EC
	1975	Construcción y Mejoramiento Carreteras Loja/Velacruz/Saracray	11,1	288/OC-EC
	1980	Construcción de la Carretera Loja-Zamora	15,1	628/SF-EC
	1984	Carretera Panamericana Tramo Cumbe-Ona	14,35	474/OC-EC
	1985	Rehabilitación y Mejoramiento Vial	12,29	511/OC-EC
	1986	Programa de Rehabilitación y Mejoramiento Vial II	95,99	227/IC-EC
	1992	Programa Vial Nacional	114,51	723/OC-EC
Paraguay	1967	Central hidroeléctrica Acaray (I)	14,5	149/OC-PR
	1971	Central Hidroeléctrica Acaray (II)	24,2	304/SF-PR
Perú	1971	Carretera Jaén-San Ignacio	10,85	297/SF-PE
Uruguay	1970	Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué	3,6	206/OC-UR
Venezuela	1987	Programa Rehabilitación de Carreteras	43,89	521/OC-VE
	1989	Programa Desarrollo Vial II Etapa	16,33	565/OC-VE
Binacional	1972	Central Hidroeléctrica Salto Grande	79,0	240/OC-RG
	1974	Sistema Transmisión Salto Grande	95,0	275/OC-RG
	1978	Central Hidroeléctrica Yacyretá	210,0	346/OC-RG
	1988	Central Hidroeléctrica Yacyretá	250,0	555/OC-RG
	1989	Central Hidroeléctrica Yacyretá	250,0	583/OC-RG
Total			1637,01	

ANEXO 2.A
Proyectos de Inversión de Integración Regional de Infraestructura en América del Sur

Cuadro I.2: Proyectos de Inversión de Integración Regional en ejecución					
País	Año de Aprobación	Proyecto en ejecución	Contribución a la integración física	Monto préstamo BID - US\$ millones	Código Préstamo BID
Argentina	1993	Corredores viales nacionales	Mejorar las condiciones de tránsito en siete corredores viales nacionales. Se incluyen obras de rehabilitación en pasos fronterizos con Chile y eje vial Asunción-Frontera con Brasil.	340,0	AR0128
	1996	Modernización portuaria I	Modernizar y mejorar los puertos marítimos y fluviales. El objetivo es aumentar la eficiencia del sector portuario en el contexto de transporte y logística modernos.	104,0	AR0126
Bolivia	1990	Carretera Patacamaya - Tambo Quemado	El objetivo principal es reducir los costos de exportación e importación en Bolivia, mediante la interconexión de la red vial de dicho país con el puerto de Arica en Chile.	50,9	BO0106
	1992	Corredor Beni/La Paz/ Frontera Peruana	Incentivar la eficiencia económica de la región y aumentar la competitividad de los sectores productivos, mediante la disminución de costos de transporte entre los centros de producción, centros de consumo y pasos fronterizos hacia el Océano Pacífico.	95,0	BO0090
Brasil	1995	Modernización carretera San Pablo-Florianópolis	Elevar el nivel de servicio de la carretera San Pablo-Curitiba-Florianópolis, disminuyendo los índices de accidentes en esa vía. Este proyecto contribuirá a disminuir el costo de transporte y eliminar un cuello de botella en el desarrollo económico y social de los estados del sudeste y del sur del Brasil, y a la integración económica de esa región con los otros países del MERCOSUR.	450,0	BR0150
	1997	Interconexión eléctrica Norte-Sur	El proyecto está orientado a atender al mercado y a la demanda de energía eléctrica del Brasil al más bajo costo posible y optimizar la eficiencia de los dos grandes sistemas de energía eléctrica del país. Además, conjuntamente con el proyecto se ha habilitado la compra-venta de energía en forma directa entre productor y consumidor, incluyendo los proveedores de los países vecinos.	307,0	BR0275
Colombia	1992	Programa de Corredores de Transportes	Mejorar la infraestructura de los corredores principales de transporte vial y ferroviario y sus accesos, incluyendo tramos fronterizos con Ecuador.	300,0	CO0087
	1998	Programa Sectorial Eléctrico	Promover sostenibilidad financiera y consolidar la función de regulación del sector eléctrico para aumentar los incentivos para la inversión nacional y extranjera (y racionalizar el sistema de peajes de transmisión).	350,0	CO0202
Ecuador	1994	Reestructuración del Sector Transporte	Modificar el papel del estado en el sector transporte, reemplazando su rol de prestador de servicios y fortalecer su función de normador, regulador, y supervisor de las actividades de los participantes en el sector. Apertura a la participación de la inversión privada nacional y extranjera.	58,08	EC0102

ANEXO 2.A
Proyectos de Inversión de Integración Regional de Infraestructura en América del Sur

continuación Cuadro I.2

País	Año de Aprobación	Proyectos En ejecución	Contribución a la integración física	Monto préstamo BID US\$ millones	Código Proyecto BID
Guyana	1992	Programa Rehabilitación Principales Vías	Rehabilitación de la red principal de carreteras, incluyendo vinculaciones con los países vecinos.	23,4	GY0005
	1997	Programa Rehabilitación de Puentes	Rehabilitación de puentes en la red principal de carreteras, incluyendo vinculaciones con los países vecinos.	41,0	GY0026
	1999	Reforma Transporte Aéreo	Mejoramiento del aeropuerto internacional para que pueda cumplir con estándares internacionales.	30,0	GY0050
Perú	1994	Programa Rehabilitación Carreteras II Etapa	Apoyar al Gobierno de Perú en la revitalización de la economía nacional a través de la restauración de las carreteras más importantes de la Red Vial Nacional, incluyendo la Panamericana Norte, y coadyuvar en la planificación administrativa y técnica del subsector para lograr una adecuada conservación de las carreteras nacionales.	252,0	PE0131
Uruguay	1995	Transmisión y distribución eléctrica	Aumentar la eficiencia en la prestación del servicio público de electricidad en el contexto de una creciente integración regional. El programa financia la construcción de la primera Interconexión de sistemas eléctricos entre Uruguay y Brasil.	54,0	UR0022
	1997	Mejoramiento de Corredores de Integración	Reducir los costos de transporte y las limitaciones físicas al tránsito internacional de carga, principalmente en los corredores de integración, con Argentina y Brasil, con una gestión eficiente en la red vial nacional.	123,0	UR0113
Venezuela	1992	Programa Mantenimiento y Rehabilitación Carreteras y Puentes	Implantación de una gerencia de la Red Vial Principal, para asegurar una adecuada conservación y rehabilitación de la red, a fin de reducir los costos de transporte, incluyendo los relacionados con las importaciones y exportaciones.	200,0	VE0040
Binacional	1993	Medio ambiente y reasentamiento de Yacyretá	Consolidar y ejecutar el Plan Maestro de Manejo Ambiental (PMMA) y el Plan de Acción de Reasentamiento y Rehabilitación (PARR) como parte integral del Proyecto Hidroeléctrico Yacyretá, entre Argentina y Paraguay.	130,0	RG0004
	1997	Gasoducto de integración Bolivia – Brasil	Atender parte de la demanda energética de algunas ciudades situadas en el área económicamente más importante de Brasil, que engloba las regiones centro y sur del país, mediante el suministro de gas natural proveniente de Bolivia, a través de un gasoducto cuya propiedad amplía la participación privada en el sector energía.	240,0	RG0028
Total				3.146,2	

ANEXO 2.A
Proyectos de Inversión de Integración Regional de Infraestructura en América del Sur

Cuadro I. 3: Proyectos de Integración Regional en preparación

País	Proyectos en Preparación	Contribución a la integración física	Monto préstamo BID- US\$ millones	Código Proyecto
Argentina	Pasos Fronterizos y Corredores de Integración	Facilitar el comercio exterior y la integración económica y social entre Argentina, Chile y los otros países del MERCOSUR, habilitando y/o mejorando las rutas que cruzan la Cordillera de los Andes. Permitir una eficiente movilización de personas y cargas entre esos países y crear nuevas opciones para la exportación/importación por puertos del Pacífico y del Atlántico. Además se mejora el paso de Bernardo de Irigoyen/Dionisio Cerqueira de Argentina con Brasil.	200,0	AR0202
Bolivia	Corredor de exportación Pailón-San José-Puerto Suárez	Mejorar parte de la Ruta Santa Cruz-Puerto Suárez que integra la región oriental de Bolivia une a este país con Brasil. Permitirá solucionar problemas de transitabilidad en el corto y mediano plazo.	60,0	BO0036
Brasil	Modernización carretera Florianópolis-Osorio	El Proyecto contribuirá al desarrollo económico en la región sur de Brasil y a la integración económica con los restantes países del MERCOSUR. El objetivo general del Proyecto es contribuir a la reducción de los costos de transporte entre los estados del Sur y Sudeste de Brasil, y entre estos y los países fronterizos.	300,0	BR0254
Ecuador	Expansión Red de Transmisión Eléctrica	Refuerzo del sistema de transmisión eléctrica incluyendo áreas fronterizas con Perú y Colombia.	80,0	EC0172
Guyana	Carretera Mahaica-Rosignol	Rehabilitación de la red principal de carreteras, incluyendo vinculaciones con los países vecinos.	20,0	GY0056
Paraguay	Corredores de integración del Occidente	En el marco de un proceso de integración de dicha Región Occidental del Paraguay y de fortalecimiento de sus vinculaciones terrestres con los países vecinos, el objetivo general del Programa es contribuir a dar oportunidades de acceso a mercados más amplios a los productores de la región, promover el desarrollo de las actividades productivas y mejorar las condiciones de vida de la población rural.	132,0	PR0113
Total			792,0	

ANEXO 2.A
Proyectos de Inversión de Integración Regional de Infraestructura en América del Sur

Cuadro I. 4:

Proyectos de Infraestructura de Integración Regional en América del Sur con Financiamiento de Ventanilla del Sector Privado						
País	Año de Aprobación	Proyecto BID	Estado	Contribución a la integración física	Monto préstamo BID US\$ millones	Código Proyecto
Argentina	1996	Sistema Transmisión Yacyretá – II Etapa	Ejecución	Construcción, operación y mantenimiento por un período de 10 años de una línea de transmisión de 500 kV, desde la Central Hidroeléctrica de Yacyretá, construida entre Argentina y Paraguay, hasta Salto Grande, que integra los sistemas eléctricos de Argentina y Uruguay.	43,0	AR0194
	1997	Proyecto AES Paraná	Ejecución	Financiar parcialmente la construcción y mantenimiento de una central termoeléctrica, incluyendo la interconexión de 9 km a la red y un gasoducto de distribución de 16 km, aumentando la capacidad de generación para exportaciones de electricidad.	111,9	AR0200
	1998	Transportadora de Gas del Sur (TGS)	Ejecución	Financiar parcialmente a TGS para ampliar el sistema de transporte e instalaciones de procesamiento de gas, contribuyendo a facilitar las exportaciones de gas natural a los países vecinos.	326,0	AR0235
	1999	Conexión geográfica Rosario-Victoria	Ejecución	Construcción y mantenimiento por 25 años de puente y accesos que unirá las ciudades de Rosario y Victoria, ampliando el sistema de rutas que cruzan el río Paraná y mejorando el corredor de rutas entre Brasil, Argentina y Chile.	33,1	AR0237
	-	Aeropuertos Argentina 2000	Preparación	Bajo un contrato de 30 años el concesionario operará y ampliará los principales aeropuertos de Argentina. Las obras se concentrarán en el mejoramiento de Ezeiza, Córdoba, Bariloche y otros 30 aeropuertos en el país.	75,0	AR0258
Brasil	1997	Hidroeléctrica Itá	Ejecución	Central hidroeléctrica de 1,450 MW –punto de llegada de la línea de transmisión de energía eléctrica proveniente de Argentina.	75,0	BR0271
	-	Puerto Itapoa	Preparación	Construcción y operación de dos grandes terminales en el estado de Santa Catarina, incluyendo uno de contenedores para atender el mercado regional.	17,3	BR0347
Chile	-	Complejo Puerto Mejillones	Preparación	Construcción de un nuevo puerto con terminal de uso múltiple.	10,0	CH0162
Regional	2000	TGM – Gasoducto del Mercosur	Ejecución	Construcción, operación y mantenimiento de 437 km de gasoducto en Argentina para alimentar la central térmica de Uruguiana en Brasil.	40,0	RG0053
Subtotal Proyectos en ejecución					629,0	
Subtotal Proyectos en preparación					102,3	
Total					731,3	

ANEXO 2.B.: Asistencias Técnicas de Apoyo a la Integración Regional y Reformas en las Areas de Infraestructura

Cuadro II.1: Asistencias Técnicas Ejecutadas				
País	Año de Aprobación	Cooperación Técnica/Proyecto	Monto Asistencia Técnica BID US\$ miles	Código Préstamo/ Cooperación Técnica
Argentina	1992	Reforma Empresas Eléctricas Nacionales	10.000	684/OC-AR
	1994	Programa de modernización portuaria	86	TC9404469
	1996	Apoyo para privatización ferroviaria	20	TC9608350
	1998	Puente Victoria – Rosario	200	TC9805146
Bolivia	1979	Formulación final del proyecto Gasoducto	68	TC7907035
	1988	Servicio Nacional de Caminos	210	TC8806244
	1991	Exportación Energía Eléctrica	10	TC9104093
	1992	Consolidación Sistema Nacional Inversiones	2.500	880/SF-BO
	1994	Descentralización Administración Vial	800	TC9309479
1995	Sistemas Información Geográfica Nacional	40	TC9505275	
Chile	1995	Fortalecimiento sistema concesiones obras públicas	1.460	TC9504201
	1996	Integración global	940	TC9602138
	1996	Factibilidad Corredor Arica-Cuiabá	650	TC9604118
Guyana	1998	Programa rehabilitación y reemplazo puentes	40	TC9807431
Paraguay	1974	Complejo hidroeléctrico de Itaipú	340	TC7408182;TC7408190; TC7408207;TC7408215
	1975	Zona de influencia, carretera Trans-Chaco	490	TC7509047
	1986	Mejoramiento navegabilidad río Paraguay	300	TC8501068;TC9006166
	1990	Transmisión y distribución eléctrica	100	TC9007502
	1993	Estudios factibilidad Corredores viales	980	TC9302283
	1995	Reestructuración del sector energía	1.080	TC9501398
Uruguay	1974	Fortalecimiento de la CHNPC	47	TC7404015
	1974	Estudio del estuario del Río de la Plata	45	TC7410012
	1986	Estudio puente Buenos Aires - Colonia	100	TC8606115
	1992	Fortalecimiento comisión Mercosur	600	TC9201328
	1993	Corredores de transporte	70	TC9305154
	1994	Transmisión y distribución eléctrica	130	TC9409378
	1996	Negociaciones Mercosur (en temas económicos y comerciales)	750	TC9507081
	1996	Interconexión Eléctrica UR-BR - Fase II	300	TC9603300
	1996	Gasoducto Buenos Aires-Montevideo	180	TC9601213
	1997	Desarrollo facilidades almacenaje gas	120	TC9610298
1997	Apoyo a la Dirección Nacional de Aduanas en temas informáticos	90	TC9708423	

ANEXO 2.B.: Asistencias Técnicas de Apoyo a la Integración Regional y Reformas en las Areas de Infraestructura

continuación Cuadro II.1

País	Año de Aprobación	Cooperación Técnica/Proyecto	Monto Asistencia Técnica BID US\$ miles	Código Préstamo/ Cooperación Técnica
Regional	1972	Estudios de prefactibilidad proyectos de integración en diversos sectores incluyendo el de servicio de transporte en los países miembros de la CAF	750	TC7210123
	1977	Estudio de un sistema de interconexión eléctrica entre seis países de América del Sur	580	TC7707146
	1980	Programa para campo de la preinversión y profundización del proceso de integración en la región	500	TC7909099
	1982	Fortalecimiento de COLAC y de otras federaciones	1.190	TC8209117
	1984	Programa Latinoamericano de Energía	920	TC8304199
	1985	Integración fronteriza boliviana-peruana	1.790	(TC8409262; TC8409270;TC8409288; TC8409296;TC840933)
	1985	Fortalecimiento institucional de la CAF para mejorar su capacidad de promover la integración económica de los países andinos	570	TC8410227
	1987	Ciclo de proyectos Organización de Preinversión de América Latina y el Caribe (OPALC)	950	TC8306129
	1990	Fortalecimiento de la OLADE para apoyar el desarrollo energético de América Latina	1.660	TC8902133;TC8907448; TC8907464
	1992	Planificación y economía energética en Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela	600	TC9001372
	1993	Apoyo en la implementación del Mercosur	400	TC9201310
	1994	Programa Bolívar fase II	4.700	TC9409154
<i>Total</i>			41.490	

ANEXO 2.B.: Asistencias Técnicas de Apoyo a la Integración Regional y Reformas en las Areas de Infraestructura

Cuadro II. 2: Asistencias Técnicas en ejecución				
País	Año de Aprobación	Cooperación Técnica/Proyecto	Monto Asistencia Técnica BID US\$ miles	Código Préstamo/Cooperación Técnica
Argentina	1998	Aplicaciones Sistema Información Geográfica (SIG) en obras viales	700	TC9705388
	1999	Sistema de Información Cartográfico	150	TC9803504
	2000	Capacitación reguladores de energía	680	TC9905056
Bolivia	1997	Sistema Concesiones Sector Transporte	480	TC9605182
	1998	Aplicaciones SIG-Transporte	720	TC9801053
	1999	Evaluación ambiental corredor Sta.C.-Pto.Suarez	750	TC9904003
	1999	<i>Fortalecimiento Organismos Vialidad y Transporte</i>	750	TC9904004
	1999	Compilación datos de transporte	150	TC9905031
Brasil	1997	Programa concesiones sector transporte	110	TC9607071
	1999	Apoyo Centro de Relaciones Internacionales	150	TC9808231
	2000	Capacitación reguladores de energía	720	TC0006012
Chile	1997	Evaluación Independiente Carretera 5	120	TC9710452
	1998	<i>SIG-encuesta y aplicaciones transporte</i>	720	TC9608011
Colombia	1996	Privatización y concesión de infraestructura	12.500	927/OC-CO
	1998	Ampliación terminal de carga Aeropuerto El Dorado	170	TC9608251
Guyana	1999	Factibilidad y diseño Carretera Mahaica-Rosignol	520	TC9905020
	1999	Mejoramiento Infraestructura Aeropuerto Cheddi Jagan	150	TC9905033
	2000	Mejoramiento Aeropuerto Cheddi Jagan Fase II	110	TC0011016
	2000	Modernización de las Telecomunicaciones	110	TC0002068
	1998	Reforma del Sector Transporte Aéreo	300	TC9804172
Paraguay	1998	Manejo de recursos hídricos	440	TC9706401
Perú	1997	Concesión de carreteras	1.300	TC9603219
Surinam	1998	Modernización telecomunicaciones	700	TC9801467
Uruguay	2000	Plan de Acción Estratégica Río de la Plata y Frente Marítimo	400	TC0002004
		Concesiones obras y servicios públicos	1.020	TC9607196
		Reforma del sector energético	630	TC9509392
		Análisis legal temas fronterizos CONOSUR	100	TC9902012

ANEXO 2.B.: Asistencias Técnicas de Apoyo a la Integración Regional y Reformas en las Areas de Infraestructura

continuación Cuadro II.2

Regional	1996	Apoyo a la integración regional	6.000	TC9505150
	1996	Financiamiento, regulación y gestión infraestructura	600	TC9601403
	1997	Atlas electrónico y Sistema Información Geográfica	510	TC9602154
	1997	Seguridad tránsito en América Latina y Caribe	490	TC9703019
	1998	Apoyo actividad Grupo Consultivo Andino	700	TC9804312
	1998	Diseño de la Tecnología de información y telecomunicaciones	92	TC9806417
	1998	Factibilidad Interconexión eléctrica Venezuela y Colombia	240	TC9703093
	1999	Seguridad tránsito en América Latina y Caribe	163	TC9703019
	2000	Préstamo de soporte para infraestructura en Amazonia	500	TC9503344
	2000	Mecanismos de transportes para desarrollo de zona costera	79	TC9811036
	2000	MERCOSUR y el Nuevo Orden Mundial	150	TC9905018
	2000	Integración de infraestructura en América del Sur	150	TC0006026
	2000	Estrategia de integración de infraestructura en América del Sur	70	TC0006030
	2000	Integración de los Sistemas Financieros del MERCOSUR	150	TC0002044
	2000	Integración Regional de América del Sur y el Caribe en el nuevo milenio	2.000	TC0002037
Total			35.864	

ANEXO 2.B.: Asistencias Técnicas de Apoyo a la Integración Regional y Reformas en las Areas de Infraestructura

Cuadro II.3: Asistencias Técnicas en preparación			
País	Proyecto	Monto	Código
		Cooperación Técnica BID US\$ miles	Cooperación Técnica
Argentina	Integración terrestre Argentina-Chile	750	TC0007017
	Fortalecimiento institucional del transporte aéreo	750	TC0007021
	Diversificación mercado exportación PYMEs	1.500	TC9910075
	Formulación Fondo Infraestructura	750	TC0007016
	Capacitación reguladores sector energético en Argentina	1.200	TC9905056
Bolivia	Alternativas de mercadeo y transporte	750	TC9607500
	Estudios Ruta Sta. Bárbara -Bella Vista	150	TC9910073
	Actualización Cartográfica - II -SGM/IGM	250	TC0001022
Brasil	Manejo Integración Estuario Laguna Patos	750	TC9811854
	Planificación Transporte con SIG – I	750	TC9811896
Ecuador	Red de Transmisión Eléctrica: Factibilidad	750	TC9911045
Guyana	Diseño del Puente Sobre el Río Berbice	1.000	TC9710098
	Puerto de Aguas Profundas	200	TC9911027
Paraguay	Desarrollo e implementación de marco regulatorio para fortalecer la participación del sector privado nacional y extranjero en los servicios públicos	1.300	TC9911172
	Fortalecimiento de las estadísticas económicas		
	SIG-GESTION infraestructura y planificación regional	700	TC0007044
	Identificación, reparación y modernización Aeropuerto Asunción	750	TC0007009
	Plan Maestro de Transporte Nacional	200	TC0007051
		500	TC9911173
Perú	Prefactibilidad de la utilización Río Puyango-Tumbes	680	TC9911158
Uruguay	Gerenciamiento infraestructura con SIG	750	TC9811911
Venezuela	Apoyo Concesiones en Infraestructura	750	TC9911028
Regional	Elaboración de medidas que articulen los marcos regulatorios, políticas y aspectos institucionales que rigen el transporte vial en el Cono Sur	100	TC0002058
	Regulación de infraestructura a nivel subregional en el MERCOSUR	100	TC9911078
	Planificación energética del MERCOSUR, análisis de matriz energética	750	-
	Uso de nuevas tecnologías energéticas en el MERCOSUR	750	-
	Articulación Institucional infraestructura	100	TC0002058
Total		16880	