



# **INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA**

## **CUARTA REUNIÓN DEL COMITÉ DE DIRECCIÓN EJECUTIVA**

### **ANEXO 3**

#### **Informe del CCT al CDE**

#### **Comité de Coordinación Técnica (CCT)**

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)  
Corporación Andina de Fomento (CAF)  
Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)



BID



Caracas, República Bolivariana de Venezuela

2 de julio de 2003

# ÍNDICE

## **1. LOGROS Y AVANCES DE LA INICIATIVA: MAYO 2002 – JULIO 2003**

- a. Introducción
- b. Culminación de una etapa de identificación de proyectos de integración física
- c. Etapa de profundización y conceptualización en los Ejes de Integración y Desarrollo
- d. Etapa de Profundización y conceptualización en los Procesos Sectoriales de Integración
- e. Actividades complementarias y de soporte
- f. Consolidación y fortalecimiento de los vínculos entre los actores de los países y de las instituciones

## **2. EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO: OBJETIVOS, AVANCES Y PLANES DE ACCIÓN PROPUESTOS**

- a. Aspectos generales sobre los trabajos realizados y los Planes de Acción
- b. Planteamiento para la gestión futura de los Ejes de Inyegración y Desarrollo
- c. Aspectos específicos de cada Eje de Integración y Desarrollo
  1. Eje MERCOSUR-Chile
  2. Eje Andino
  3. Eje Escudo Guayanés
  4. Eje Central del Amazonas
  5. Eje Amazónico del Sur
  6. Eje Interoceánico Central
  7. Eje Interoceánico de Capricornio
  8. Eje Interoceánico Meridional
  9. Eje de la Cuenca del Plata

## **3. PROCESOS SECTORIALES DE INTEGRACIÓN: OBJETIVOS, AVANCES Y PLANES DE ACCIÓN PROPUESTOS**

- a. Objetivos y aspectos generales
- b. Planteamiento general de los Planes de Acción de los Procesos Sectoriales de Integración
  1. Realización de Talleres de Trabajo sobre los Planes de Acción de los Procesos Sectoriales
  2. Realización de Talleres específicos a las problemáticas de cada Proceso Sectorial, a nivel de país, subregión o Ejes de Integración y Desarrollo
  3. Apoyos específicos para la solución de problemas concretos
  4. Implementación de mecanismos de participación y consulta de los países

- c. Avances particulares de los Procesos Sectoriales de Integración
  - 1. Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
  - 2. Sistemas Operativos de Transporte Aéreo
  - 3. Facilitación de Pasos de Frontera
  - 4. Sistemas Operativos de Transporte Marítimo
  - 5. Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales
  - 6. Sistemas Operativos de Transporte Multimodal
  - 7. Instrumentos de Financiamiento

#### **4. DESAFÍOS FUTUROS**

- a. El nuevo esquema de trabajo
  - 1. Estrategia de trabajo global en el ámbito regional
  - 2. Estrategia de trabajo a nivel de los Ejes
- b. Proceso participativo y de consulta con el sector privado y la sociedad civil
- c. Divulgación de estándares ambientales y sociales dentro de los proyectos de la Iniciativa
- d. Financiamiento
- e. Consolidación del esquema institucional

# **1. LOGROS Y AVANCES DE LA INICIATIVA: MAYO 2002 – JULIO 2003**

## ***A. Introducción***

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) se originó en la Reunión de Presidentes de América del Sur, realizada durante el segundo semestre del año 2000 en la ciudad de Brasilia, Brasil. En dicha reunión, los Presidentes, conscientes del imperativo de realizar acciones conjuntas para lograr el objetivo común de la integración, se comprometieron a avanzar en la modernización de la infraestructura regional y en la adopción de acciones específicas para promover su integración.

El compromiso de la reunión de Presidentes se tradujo en un Plan de Acción, que sirve como marco de referencia para el desarrollo de las actividades de IIRSA. Los compromisos y los objetivos de la Iniciativa han sido validados y fortalecidos posteriormente en diferentes reuniones de Ministros, y por parte de los Presidentes en su encuentro en la ciudad de Guayaquil, Ecuador, en julio de 2002, otorgándole a IIRSA un amplio apoyo político y técnico.

IIRSA constituye una Iniciativa de carácter multisectorial, ya que comprende el desarrollo de procesos de integración en las áreas de transporte, telecomunicaciones y energía de América del Sur, bajo la premisa de que la integración física en materia de infraestructura entre los países es un factor determinante para promover los modelos productivos y comerciales que permitan un crecimiento sostenido y sustentable en los países de la Región.

### **1. ¿Dónde estábamos en la Iniciativa hace un año?**

En la Tercera Reunión del CDE, realizada en Brasilia en Mayo de 2002, se analizaron los importantes avances de los primeros 20 meses de la Iniciativa. Para ese entonces, se contaba ya con un capital institucional conformado por los representantes de los países y de las instituciones que integran el CCT, comprometidos en la realización de las actividades y los principios identificados en el Plan de Acción.

Para esa fecha ya estaban constituidos los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) para tres Ejes de Integración y Desarrollo (Andino, MERCOSUR – Chile e Interoceánico) y se programó la puesta en marcha de otros siete GTE encargados de abordar la problemática existente en los restantes Ejes de Integración y Desarrollo identificados por la Iniciativa. Resultado del trabajo desarrollado por los primeros tres GTE, se logró conformar un portafolio de proyectos preliminar con las propuestas presentadas por los representantes de cada uno de los países.

De igual manera, se convino en la necesidad de realizar actividades en otros frentes complementarios, denominados Procesos Sectoriales de Integración (PSI), dándose inicio a la realización de estudios que orientaran la formulación de un Plan de Acción en seis de dichos procesos. En esa oportunidad, también se acordó la necesidad de formular una

Visión Estratégica para América del Sur 2020 y en realizar un mayor análisis en los aspectos de instrumentos innovativos de financiamiento y participación del sector privado.

En esta reunión, se identificó el período de los siguientes dos años, como una etapa de profundización y consolidación de la Iniciativa. En la actualidad, la misma se encuentra en el punto medio de esta etapa, en donde ya se registran avances en cuanto a productos concretos que apoyan este proceso.

Esta segunda etapa de la Iniciativa se caracteriza por la producción de una serie de logros concretos y aportes conceptuales destinados, a enriquecer y facilitar el proceso de toma de decisiones por parte de los líderes que hacen parte de IIRSA.

En ese sentido, se han realizado una serie de trabajos que aportan a los aspectos comunes de la Iniciativa, en las áreas de Ejes de Integración y Desarrollo y de Procesos Sectoriales de Integración, así como el desarrollo de actividades para incorporar la participación del sector privado, el estudio de alternativas de instrumentos innovativos de financiamiento, y la puesta en marcha de una página Web en Internet que apoye la difusión y el intercambio de información de la Iniciativa.

La Iniciativa IIRSA ha servido como un escenario que ha propiciado innovaciones en lo que respecta a técnicas de planificación y gestión, como es la dimensión territorial y de visión regional más allá de las fronteras de cada país; y la integración de sectores complementarios como son los de transporte, energía, telecomunicaciones, con la dimensión social, económica, ambiental y de competitividad. Dentro de este marco, los ocho Ejes de Integración y Desarrollo cuentan con una Visión de Negocios que ha sido formulada y discutida a nivel preliminar en diversos foros, con un portafolio de proyectos estudiado y caracterizado, y con una serie de aportes relacionados con la identificación de los principales obstáculos en el área regulatoria y operativa que dificultan la utilización del potencial de beneficios provenientes del proceso de integración.

Por otro lado, en materia de desarrollo del compromiso de aportar una herramienta de trabajo para que brindara soporte a los países en la construcción de una Visión Estratégica para América del Sur 2020, se cuenta con un primer acercamiento que servirá como herramienta de discusión y de formulación de acuerdos por parte de los países de la Iniciativa.

Todas las anteriores acciones han sido el resultado de un compromiso y un amplio apoyo político y técnico de diversos actores dentro de los países y en las instituciones que lo apoyan. Los países han ejercido un liderazgo estratégico en la Iniciativa, designando representantes de nivel técnico que se han encargado de liderar y coordinar las actividades relacionadas con los diferentes sectores, que han participado en numerosos foros y reuniones para avanzar en la identificación y definición de temas claves y acciones para ser llevadas a cabo por las diferentes instituciones. Como resultado de esta dinámica, se cuenta con un gran capital tanto institucional como técnico de apoyo al cumplimiento de los objetivos de la Iniciativa.

Una vez finalizada esta primera etapa, representada en un esfuerzo de recopilación de información, discusión e identificación de aspectos críticos, se vislumbra una segunda etapa, caracterizada por un mayor esfuerzo participativo, el encauzamiento hacia un consenso respecto a las áreas críticas a trabajar y la materialización de logros concretos propios de la Iniciativa.

### ***B. Culminación de una etapa de identificación de proyectos de integración física***

Con el propósito de contar con una idea más clara de las prioridades de cada país, se llevó a cabo un proceso de decantación, validación y complementación de la información presentada por los gobiernos de la región. Lo anterior consistió en una labor exhaustiva que incluyó contactos con autoridades nacionales, recopilación de información en el campo y el tratamiento de otros temas de carácter regulatorio e institucional. En ese sentido, cada uno de los países involucrados en los Ejes continuó con su proceso de identificación de proyectos, pero de una manera más depurada, tomando en cuenta los proyectos de integración más relevantes bajo una metodología basada en las prioridades y las perspectivas individuales de cada país, pero incluyendo el conocimiento de las prioridades de los países vecinos.

Los resultados de estas tareas se tradujeron en la producción de un documento para cada Eje (*Issues Paper*), que resume los principales obstáculos e identifica las áreas que requieren acción inmediata para el desarrollo de los objetivos prioritarios de integración.

En la actualidad, los países han identificado un amplio portafolio de proyectos de primera generación, consistente en 75 estudios y 189 proyectos en los Ejes de Integración y Desarrollo, por un monto aproximado de US\$ 17 mil millones, de los cuales más del 50% corresponden a proyectos en los que se espera la inversión privada. De igual manera, el proceso ha contribuido a identificar una serie de convergencias y sinergias entre los países, las cuales permiten identificar proyectos de alto impacto, muchos de ellos con potencial de participación del sector privado.

Este portafolio de proyectos ha sido dinámico, ya que los países han depurado y reformulado algunas de sus propuestas a la luz de las prioridades de los países vecinos, la identificación de sinergias y convergencias y las dinámicas propias de cada país.

### ***C. Etapa de profundización y conceptualización en los Ejes de Integración y Desarrollo***

Analizada la información disponible correspondiente a cada uno de los Ejes, se procedió a definir su vocación productiva y sus potencialidades futuras, en lo que se llamó la Visión de Negocios del Eje. En ese sentido, se ha realizado un trabajo profundo de formulación de Visiones de Negocio preliminares dentro de cada uno de los Ejes, buscando identificar las actividades socioeconómicas dominantes y potenciales del área de influencia de los Ejes y su relación con la infraestructura actual y futura. Como

resultado de este ejercicio, se cuenta con Visiones de Negocio para cada Eje, donde se identifican las principales actividades productivas actuales y potenciales, los cuellos de botella y los problemas que es necesario superar para que esas potencialidades se hagan efectivas, así como propuestas para superar esos problemas, sean las soluciones de carácter procedimental, operativo o normativo, o el desarrollo de infraestructura faltante en los Ejes, dentro de un concepto de planificación estratégica regional.

El trabajo de elaboración de Visiones de Negocios constituye una herramienta fundamental para la identificación de proyectos de infraestructura prioritarios y de actividades económicas susceptibles de ser integradas a una cadena de valor agregado. En este sentido, las Visiones de Negocio constituyen una herramienta para la puesta en marcha de proyectos de desarrollo integral, que no sólo se limiten a la construcción de obras de infraestructura, sino que también involucren la articulación de actividades económicas complementarias, el desarrollo de instituciones que presten apoyo logístico, la participación efectiva de comunidades locales mediante la creación de empresas proveedoras de insumos y servicios y la modernización de la gestión pública local.

Las Visiones de Negocio a nivel de los Ejes constituyen piezas de una construcción conceptual más amplia, pues sustentan la definición de una visión general para el continente, que busca constituirse en las próximas décadas en una “carta de navegación” para la inserción positiva de la región en los flujos de comercio y servicios globales, bajo condiciones productivas idóneas para la región.

Algunos de los Ejes identificados cuentan con una infraestructura existente y operativa y con flujos de comercio establecidos. Dentro de estos Ejes se ha trabajado en la identificación de proyectos encaminados a facilitar los flujos de comercio, reducir costos de transporte, eliminar cuellos de botella y mejorar la competitividad de los países involucrados en esos Ejes. En cambio, en otros Ejes donde los flujos de comercio se presentan como incipientes o casi inexistentes, la infraestructura de integración y de soporte de los flujos de comercio debe ser mejorada de manera sustancial. La diferencia entre las características individuales de cada Eje obliga a identificar actividades y acciones correspondientes a cada particularidad.

Hacia el futuro, la Iniciativa deberá respaldar las acciones encaminadas a materializar los proyectos y las acciones que permitan lograr una real y eficiente integración a nivel de los Ejes por cada país, con un objetivo común de Integración a nivel de Región que se encuentra plasmado en una Visión Estratégica para el continente.

#### ***D. Etapa de profundización y conceptualización en los Procesos Sectoriales de Integración***

Los estudios de diagnóstico realizados para cada uno de los Procesos Sectoriales tienen por objeto identificar obstáculos de tipo normativo, operativo e institucional que dificultan el desarrollo y la utilización eficiente de la infraestructura básica de la región. Si bien las redes de infraestructura proveen el soporte físico por el cual circulan los flujos, existe un conjunto de normas que regula su utilización e instituciones que dictan

estas normas y velan por su cumplimiento. Estos marcos legales e institucionales, así como las características de la operación de los servicios, constituyen elementos fundamentales para obtener el mayor potencial de beneficios derivados de la utilización de la infraestructura. En el caso de un proceso de integración como el planteado, los temas normativos, de aspectos regulatorios y operativos adquieren mayores niveles de complejidad pues involucran a varias instituciones de doce países.

Sin duda alguna, y en algunos casos aún por encima de los obstáculos físicos y las restricciones fiscales, las asimetrías en materia de regulación representan el mayor reto en la integración de la infraestructura regional. Conscientes de esta restricción, las labores de IIRSA estuvieron encaminadas a la elaboración de estudios que tienen como propósito lograr avances en la convergencia de las regulaciones y normatividad relevantes, la modernización de los entes reguladores, la competitividad en la prestación de servicios y la promoción de la inversión privada en infraestructura, sin distingo de fronteras. Es así como se produjeron estudios de diagnóstico y planes de acción en las áreas de tecnologías de la información, pasos de frontera, transporte aéreo, transporte marítimo, transporte multimodal y mercados energéticos. Estos fueron distribuidos a las autoridades nacionales de los países que hacen parte de la Iniciativa y se espera que una vez hayan sido revisados por los gobiernos, se conviertan en guías para la armonización y compatibilización de marcos regulatorios y para el mejoramiento de las instituciones a nivel regional.

Es conveniente resaltar el carácter novedoso de estos estudios y su importante contribución en el análisis de opciones para mitigar o en algunos casos eliminar completamente las barreras que se interponen a la provisión eficiente de servicios de infraestructura en el ámbito regional. Este informe resume más adelante las principales conclusiones y recomendaciones de los estudios que fueron comisionados.

Con la culminación de estos estudios se espera dar paso al inicio de las labores en los Procesos Sectoriales en las áreas mencionadas y en consecuencia, en el diseño y financiación de proyectos dirigidos a solucionar problemáticas específicas, dentro del ámbito de cada Eje y de cada país. De igual manera, al involucrar, posteriormente a la revisión de los gobiernos, a los diferentes agentes afectados por los distintos Procesos, en un foro amplio de participación y discusión, se busca lograr consensos sobre las principales acciones efectivas que lleven a solucionar estos cuellos de botella tanto a nivel de la región como a nivel de cada Eje de Integración de manera particular.

Como parte del proceso de ejecución y puesta en marcha de las acciones prioritarias en el marco IIRSA, se avanzó también en el análisis y el estudio de diversos mecanismos de financiamiento de proyectos de infraestructura tomando en cuenta las restricciones fiscales de los países y sus dificultades de acceso a los mercados de capitales internacionales que limitan la pronta puesta en ejecución de los proyectos identificados. De igual forma, el financiamiento privado por sí solo no constituye una solución adecuada en todos los casos, en parte porque las condiciones macroeconómicas de los países de la región no son las más favorables para atraer inversionistas a proyectos de infraestructura, y en parte por el grado de complejidad y de riesgo de los proyectos.



En este sentido, el aporte del CCT se centró en el análisis de aspectos críticos relacionados con la financiación de proyectos transnacionales, evaluación de las implicaciones financieras y presupuestales de los mecanismos innovativos de financiamiento que han sido utilizados por algunos países y la formulación de estrategias para financiar proyectos cuyas características los hacen atractivos para el sector privado pero donde el factor riesgo país es una limitante. Los aportes conceptuales constituyen documentos realizados por expertos en los diferentes campos y sirven como herramienta de discusión.

## ***E. Actividades complementarias y de soporte***

### **1. Participación del Sector Privado**

Dentro del proceso de recopilación de información y de reuniones con autoridades de los países, se dio inicio a algunas actividades de difusión y discusión con el sector privado. Como parte de las agendas de los GTEs llevados a cabo en algunos países y en varios de los Ejes de Integración y Desarrollo, se incluyeron intercambios con algunos sectores representativos del sector privado, tales como asociaciones de usuarios o productores y representantes de asociaciones empresariales. Estos intercambios alimentaron la discusión y brindaron una perspectiva adicional en la identificación de cuellos de botella y formulación de acciones dentro de los Ejes.

De acuerdo con el desarrollo de las reuniones y los resultados obtenidos, se iniciaron reuniones piloto convocando a representantes del sector privado, con una agenda de discusión propia y enfocada, como fue el caso del GTE de Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales, realizado en Lima en abril del presente año.

### **2. Visión Estratégica de América del Sur 2020 en el contexto de IIRSA**

De igual manera, y con un tratamiento diferenciado dentro de la presente reunión, dada la relevancia del tema, se proveerá una herramienta que permita a los países iniciar un proceso de concertación sobre la Visión Estratégica. Con ello, los países de la región contarán con un instrumento conjunto de gestión estratégica que apoyará el desarrollo de las visiones de negocios de los Ejes, la identificación y priorización de los proyectos estratégicos, así como otras acciones referidas a los Procesos Sectoriales de Integración.

### **3. Página Web**

Uno de los principales avances en el primer semestre del presente año fue la contratación del diseño y desarrollo del sitio IIRSA en Internet. Esta tarea llegó a buen término con el lanzamiento de un avanzado sistema de información, compuesto por dos soluciones de red complementarias: Internet y Extranet. Este sistema facilitará el intercambio de información y comunicaciones entre los diferentes participantes de la Iniciativa - entre los gobiernos de Suramérica y a nivel del CCT - así como la promoción de oportunidades de

inversión en los sectores de infraestructura en la región. Asimismo, esta tarea facilitará la generación de material de promoción y difusión de las actividades de la Iniciativa.

El sistema fue diseñado con el propósito de aprovechar el gran impacto integrador de las tecnologías de la información y capitalizar el costo marginal nulo que caracteriza la provisión de información adicional a una audiencia separada por grandes distancias. Se espera que éste se convierta en una herramienta para coordinar los planes gubernamentales, actualizar remotamente la información relacionada con proyectos y fomentar la participación del sector privado y la sociedad civil en el desarrollo y seguimiento de las actividades de IIRSA.

El desarrollo de la página Web se encuentra en etapa de finalización y en la presente reunión se presenta un prototipo de la herramienta desarrollada.

### ***F. Consolidación y fortalecimiento de los vínculos entre los actores de los países y de las instituciones***

A los anteriores avances se suma la consolidación del trabajo en los GTEs ya instalados y el desarrollo de acciones para mejorar su funcionamiento. Igualmente, se ha avanzado en el desarrollo de una capacidad institucional para la Iniciativa, la cual se ha constituido en un proceso sólido, continuo y de alta importancia para los participantes. En este sentido, vale la pena mencionar las diversas reuniones sostenidas en cada uno de los Ejes de Integración y Desarrollo, las reuniones técnicas nacionales que se han llevado a cabo en los doce países de la región y el creciente papel de las instituciones que componen el CCT en la provisión coordinada de asesoría técnica para el desarrollo de la Iniciativa. Debe destacarse la labor desempeñada por los Coordinadores Nacionales de IIRSA en cuanto a la articulación de la organización de las reuniones antes indicadas, garantizar el correcto flujo de información, y la instrumentación de los contactos intersectoriales en el ámbito interno de cada gobierno.

Como resultado de este esfuerzo, muchas de las acciones de la Iniciativa se han incorporado dentro de los procesos internos de los países. En algunos países de la región, la Iniciativa ha tomado una dinámica propia y se han liderado diferentes intercambios tanto a nivel de autoridades como a nivel de representantes del sector privado, los cuales han contribuido a alimentar y fortalecer el proceso de integración.

En la medida en que los logros y avances de la Iniciativa se incorporen en los diferentes estamentos de los países, y pasen a formar parte del proceso de toma de decisiones, las acciones encaminadas a una mayor integración de un país con su país vecino, se verán fortalecidas con las acciones de otros países.

## **2. EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO: OBJETIVOS, AVANCES Y PLANES DE ACCIÓN PROPUESTOS**

### ***A. Aspectos generales sobre los trabajos realizados y los Planes de Acción***

Los últimos doce meses han sido un período de gran actividad y avance en el trabajo de los Ejes de Integración y Desarrollo (EID). En la III Reunión del CDE de la Iniciativa IIRSA (Brasilia, mayo de 2002), se reorganizó el tratamiento de algunos ejes de la propuesta original bajo Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) ya existentes (el Eje Bolivia-Paraguay-Brasil se incorporó al Eje Interoceánico, los ejes de Logística Marítima del Atlántico y del Pacífico se unieron para ser tratados bajo un nuevo Proceso Sectorial de Sistemas Operativos de Transporte Marítimo).

**Resultados del trabajo.** Bajo estas definiciones, se avanzó considerablemente en el trabajo de ocho EID, para cada uno de los cuales se cuenta ahora con los siguientes productos concretos:

- Visión de Negocios del Eje: consiste en un análisis de la dinámica económica y social del territorio del Eje con una visión del futuro potencial de desarrollo bajo un proceso de integración regional, a fin de identificar las presiones sobre la infraestructura existente (cuellos de botella y tramos faltantes) y proyectar necesidades futuras de infraestructura de energía, telecomunicaciones y transporte vinculadas a las actividades productivas y comerciales previstas en el territorio del Eje (proyectos estructurantes y complementarios).
- Presentación en Power Point de la Visión de Negocios de cada EID.
- Portafolio de proyectos: en cada EID se han recogido y organizado un número significativo de proyectos de cada país, sobre la base de la información presentada por los Gobiernos. Para cada uno de estos proyectos se ha elaborado una ficha de presentación de los principales aspectos disponibles sobre el proyecto. Los proyectos han sido organizados siguiendo la lógica territorial de desarrollo que surge de la Visión de Negocios del EID respectivo.
- Un listado de contactos e instituciones identificados para la discusión de diversos aspectos relevantes en cada EID.
- Un resumen de los principales temas identificados en cada EID que requieren especial atención en el desarrollo futuro de los trabajos.
- Un documento resumen de presentación de cada EID de carácter general.

La identificación del portafolio de proyectos se realizó mediante un conjunto de reuniones con cada uno de los países y en foros de discusión en los GTE de cada EID,

que sirvieron para recopilar, profundizar, verificar y compatibilizar información, identificar cuellos de botella y problemas relacionados con la integración de la cadena productiva dentro del Eje y definir acciones que propicien mayores sinergias y beneficios dentro de los países que conforman el Eje. En todos los EID se han identificado proyectos estratégicos que tienen una justificación fundada esencialmente en términos de la integración regional. Estos proyectos son el foco de atención para el trabajo futuro y representan en muchos casos importantes desafíos metodológicos para su financiamiento y ejecución.

**Visión de Negocios del Eje como instrumento ordenador del trabajo.** Este documento constituye una primera síntesis del potencial y la dinámica de desarrollo del EID, planteando de forma ordenada las principales restricciones de infraestructura para la realización de este potencial e identificando los aspectos estratégicos más relevantes que deben ser atendidos para viabilizar los planes y proyectos para el desarrollo futuro del Eje. La Visión de Negocios es una herramienta ordenadora de los proyectos identificados en el Eje, alineando y compatibilizando las sinergias entre las propuestas de los países a fin de definir “proyectos estructurantes” de integración del Eje (aquellos que son clave para el funcionamiento del Eje como tal) y proyectos complementarios (aquellos que apoyan y consolidan la articulación territorial y productiva a lo largo del Eje). De igual forma, se han identificado áreas en donde se requiere profundizar el trabajo realizado a fin de clarificar la función económica y social de las propuestas de integración y verificar los niveles de consenso entre los países involucrados.

Dentro de los planteamientos de las visiones de negocios de los EID, resulta claramente importante la vinculación entre el análisis de las propuestas de infraestructura y el de la articulación de sistemas productivos con base regional en el territorio del Eje, con el fin de identificar los requerimientos de infraestructura para apoyar la logística de los sectores productivos. Para ello se requiere profundizar las visiones de negocios a través de un proceso de diálogo y discusión con autoridades locales y representantes del sector privado a lo largo de los Ejes (ej. las asociaciones de ciudades del Eje) para identificar acciones integradas al proceso de fortalecimiento de *clusters* estratégicos a lo largo de la cadena productiva. Este es uno de los desafíos centrales del trabajo de desdoblamiento de la Visión Estratégica Suramericana en los EID. En algunos casos, este tema se convierte en un elemento que se puede trabajar de manera conjunta para un grupo de Ejes vinculados entre sí a través de ciertas actividades productivas.

Las Visiones de Negocios de los EID son un elemento que complementa el trabajo de una Visión Estratégica Suramericana, que está siendo avanzado bajo la dirección del CDE. El trabajo realizado hasta ahora en este sentido es un primer acercamiento a un tema complejo, que requiere verificación con los Gobiernos, el sector privado y las autoridades locales en cada Eje. Al mismo tiempo, el proceso de discusión de la Visión de Negocios del Eje es un paso clave en el diálogo entre los Gobiernos, las instituciones financieras y el sector privado para el financiamiento de proyectos concretos de integración. Por esta razón, este proceso de discusión se convierte en el elemento central de los planes de acción de los EID en el próximo año.

**Diversidad regional.** Aún cuando se observan muchos factores comunes en el trabajo de los Ejes, también se han identificado espacios de desarrollo con diferentes niveles de consolidación y articulación, que requieren de estrategias de acción diferenciadas.

De manera general, se identifican algunos Ejes en donde la infraestructura económica se encuentra relativamente consolidada y permite un funcionamiento observable del Eje como tal, en el sentido de que existen flujos de bienes y servicios significativos. La problemática observada en éstos se centra en la atención a cuellos de botella y el mejoramiento de las condiciones operativas de la infraestructura existente. Sin embargo, en algunos de estos Ejes la infraestructura se ha consolidado en respuesta a una serie de incentivos económicos, sociales, políticos y regionales cuya planificación y ejecución no obedeció a un único objetivo de lograr la integración regional. En estos casos, se pueden definir canales alternativos de integración, basados en la visión regional del desarrollo, que pueden generar modificaciones importantes en la actividad económica y comercial mediante la reducción de los costos de interacción entre los principales centros económicos de los países que conforman el Eje.

Por otro lado, se han identificado Ejes en donde la problemática tiene otra naturaleza conceptual. En estos Ejes se observan carencias significativas en términos de la infraestructura existente en apoyo a la articulación territorial, por lo que no se han consolidado aún flujos de intercambio de bienes y servicios. Con frecuencia, el desarrollo de la infraestructura necesaria requiere un cuidadoso manejo y tratamiento de los aspectos sociales y ambientales relacionados, en particular debido a que involucra la ejecución de proyectos en zonas con poco desarrollo económico actual y con una problemática ambiental y social compleja. En algunos casos, las soluciones propuestas que han resultado de los procesos mencionados están pensadas en función de atender a la problemática ambiental de la zona de influencia del Eje, como es el caso del desarrollo de corredores intermodales de transporte con componentes de mejoramiento de la navegación fluvial.

Es evidente que las acciones a realizarse dentro de cada Eje deben incorporar la problemática particular y las características geoeconómicas, sociales y ambientales del territorio, así como la visión de los países sobre la interrelación de los EID, sus Visiones de Negocios y las prioridades y perspectivas del país. De igual forma, el trabajo de desarrollo de una Visión Estratégica Suramericana, debe aportar elementos adicionales que faciliten la congruencia de las decisiones a nivel regional.

En algunos Ejes, por sus características particulares, se propician soluciones novedosas y alternativas como son sistemas de telecomunicaciones rurales a nivel de una región a través de redes inalámbricas (ej. la región Amazónica). De igual manera, en algunos casos, es conveniente explorar alternativas para el desarrollo de infraestructura de menor costo, que se ajusten a las condiciones actuales de la demanda.

**Vinculación con los Procesos Sectoriales de Integración.** Finalmente, otra línea de acción central para el avance en las tareas de los EID es la ejecución de acciones concretas que se derivan del trabajo en los Procesos Sectoriales. Estas acciones varían

desde el desarrollo de proyectos de infraestructura concretos vinculados, por ejemplo, a desarrollos portuarios, accesos, pasos de frontera, o interconexiones energéticas entre países, hasta actividades de negociación bilateral o multilateral sobre aspectos específicos de los marcos normativos que deban ser desarrollados al nivel de algún Eje en particular. En este punto, resulta de especial importancia el esfuerzo que deben realizar los países para asegurar la coherencia en el tratamiento que se le da a los temas de integración física en los distintos foros bilaterales y multilaterales en que participan.

### ***B. Planteamientos para la gestión futura de los EID***

Con la presentación de los productos arriba indicados en los EID, los estudios de diagnóstico de los Procesos Sectoriales de Integración y el trabajo para la formulación de una Visión Estratégica Suramericana, comenzamos ahora una nueva fase del trabajo en la Iniciativa IIRSA.

En esta nueva fase, el trabajo de los EID se concentra en tres líneas centrales de acción:

- la discusión, verificación, consolidación y difusión de la Visión de Negocios del Eje, incluyendo su vinculación con la Visión Estratégica Suramericana;
- la generación de acuerdos a nivel de los GTE sobre los proyectos estratégicos (estructurantes y complementarios) a fin de establecer los pasos preparatorios necesarios para su financiamiento público, privado o mixto, según sea el caso; y
- la generación de acuerdos en el GTE respectivo sobre las acciones que se derivan del trabajo de los Procesos Sectoriales de Integración que son específicas para ese Eje, a fin de establecer los pasos y requerimientos para su ejecución, incluyendo los mecanismos de financiamiento necesarios, según sea el caso.

**Esquema de gestión.** Esta nueva fase requiere de un ajuste en la participación de las instituciones que integran el CCT, a fin de enfocarse en el análisis de los proyectos y en la identificación de mecanismos de financiamiento específicos para la preparación y ejecución de los proyectos estructurantes de los EID. Por esta razón, el CCT ha decidido involucrarse directamente en la gerencia de los GTE a través del personal técnico de las propias instituciones financieras (en lugar de los gerentes-consultores utilizados en la primera fase del trabajo). De esta manera, se agilizará la disponibilidad de la experiencia y especialización técnica necesaria para atender los requerimientos específicos de la preparación de los proyectos para su financiamiento, así como la consideración e inclusión de los proyectos estratégicos en los *pipelines* de las instituciones financieras.

**Coordinación Nacional.** Como contraparte a la participación directa de los funcionarios de las instituciones financieras en el trabajo de los EID, se torna cada vez más importante la coordinación nacional al interior de los Gobiernos, para garantizar la disponibilidad de la información necesaria para el trabajo sobre los proyectos, así como la alineación de prioridades y perspectivas de los distintos ministerios involucrados. En este sentido, en la medida que el trabajo de los EID se concentre cada vez más en el financiamiento de

proyectos estratégicos, es imprescindible contar en los GTE con las perspectivas de los ministerios responsables en cada país de la asignación de recursos de inversión y espacios de endeudamiento externo (ministerios de planificación, economía o finanzas, según sea el caso).

**Comunicaciones oficiales.** Bajo este nuevo esquema de gerencia del trabajo de los EID, es de especial importancia la función de la Secretaría del CCT en Buenos Aires, como punto focal para las comunicaciones entre el CCT y los Gobiernos, así como para la consolidación y difusión de información oficial de la Iniciativa.

**Nueva nomenclatura de los EID.** Pensando en la mayor difusión de la Iniciativa, y con el objeto de facilitar la referencia a los EID, el CCT propone para consideración del CDE la siguiente modificación a la nomenclatura de los ejes:

- Eje MERCOSUR-Chile (sin cambio)
- Eje Andino (sin cambio)
- Eje del Escudo Guayanés (antes denominado Eje Venezuela-Brasil-Surinam-Guyana): el nombre propuesto hace referencia a la formación geológica más antigua y estable del planeta, que ocupa la mayor parte del territorio del Eje y dio origen al nombre de las tres Guayanas.
- Eje Central del Amazonas (Colombia-Ecuador-Perú-Brasil), antes denominado Eje Multimodal del Amazonas.
- Eje Amazónico del Sur, antes denominado Perú-Brasil-Bolivia.
- Eje Interoceánico Central (Perú-Chile-Bolivia-Paraguay-Brasil), antes denominado Eje Interoceánico.
- Eje Interoceánico de Capricornio (Antofagasta/Chile-Jujuy/Argentina-Asunción/Paraguay-Porto Alegre/Brasil): el nombre propuesto hace referencia a la línea divisoria del Trópico de Capricornio, que atraviesa longitudinalmente el Eje.
- Eje Interoceánico Meridional (Talcahuano-Concepción/Chile-Neuquén-Bahía Blanca/Argentina).
- Eje de la Cuenca del Plata: Este Eje resulta de la reubicación de los segmentos que se agrupaban en el Eje Multimodal Orinoco-Amazonas-Plata. Como se detalla más adelante, se está proponiendo reorganizar el tratamiento de estas cuencas, incluyendo la cuenca del Orinoco en el Eje del Escudo Guayanés y la del Amazonas en el Eje Central del Amazonas. De esta manera, se constituiría el Eje de la Cuenca del Plata para el tratamiento de los diversos temas referentes al desarrollo de la navegación fluvial en esa región.

**Programa de reuniones.** Para los próximos seis meses, se propone realizar reuniones de GTE conjuntas para varios Ejes, a fin de promover la coordinación y sinergia entre EID relacionados, así como para mantener a niveles razonables el número de desplazamientos necesarios.

Las reuniones de GTE a ser realizadas tendrían los siguientes objetivos:

- Presentación y discusión de la Visión Estratégica Suramericana y su vinculación con la Visión de Negocios del Eje.
- Acuerdo en el GTE sobre los proyectos estructurantes del Eje y los pasos necesarios para la preparación de su financiamiento.
- Acuerdo en el GTE sobre las acciones a realizar en el Eje que se derivan de los trabajos en los Procesos Sectoriales de Integración.
- Acuerdo en el GTE sobre otras acciones que puedan ser necesarias para atender necesidades específicas de los países o aspectos particulares del Eje, incluyendo la articulación de los proyectos de infraestructura con las principales actividades productivas del Eje, así como la estrategia para la participación del sector privado y la sociedad civil en los trabajos del Eje.

En principio, se propone la siguiente agrupación de EID para la organización de la siguiente ronda de reuniones de GTE:

- Eje Andino, Eje del Escudo Guayanés, y Ejes Amazónico Central y Amazónico del Sur, a realizarse a principios de septiembre de 2003;
- Eje Interoceánico Central y Eje Interoceánico de Capricornio, a realizarse a finales de octubre de 2003; y
- Eje MERCOSUR-Chile y Eje Interoceánico Meridional, a realizarse a mediados de febrero de 2004.

### ***C. Aspectos específicos de cada Eje de Integración y Desarrollo***

A continuación se presentan muy resumidamente, las principales conclusiones preliminares o comentarios del CCT con respecto a cada EID, sobre la base del trabajo realizado por los gerentes correspondientes que fueron contratados para tales fines y los Gobiernos en los primeros años de la Iniciativa. Este informe está acompañado de un CD que contiene los documentos completos que han sido elaborados para cada Eje, de los cuales se han extraído estos comentarios y conclusiones preliminares. Estos comentarios se presentan aquí para la información del CDE, pero serán objeto de una discusión detallada en las reuniones del GTE correspondiente, a fin de desarrollar visiones compartidas entre los Gobiernos y el CCT.



# 1. Eje MERCOSUR–Chile

## Caracterización del Eje

Los países del Eje conforman el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) más Chile como país asociado con dicho proceso. Este es claramente el Eje más consolidado de la región, generando el 70% de la actividad económica suramericana, con los mayores flujos de comercio intrarregional. El Eje articula diez concentraciones urbanas de más de un millón de habitantes, incluyendo las megaciudades de Santiago de Chile, Buenos Aires, Sao Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte y Curitiba. En el Eje se encuentran los principales centros industriales de Suramérica, varios de los territorios agrícolas más productivos del mundo, e importantes puertos en los océanos Atlántico y Pacífico. Los puertos del Eje continuarán impulsando la vinculación con los mercados mundiales y apoyando el creciente comercio regional suramericano.

## Principales restricciones al desarrollo vinculadas a la infraestructura

La infraestructura vial del Eje está compuesta por una vasta red de carreteras primarias o troncales y secundarias de interconexión entre regiones. Si bien la conectividad general de la infraestructura vial es adecuada en términos de integración regional, el estado de su conservación y mantenimiento y la capacidad de muchas de las rutas, puentes y empalmes es deficiente, lo que ocasiona un mayor costo de transporte como consecuencia de las mayores distancias a recorrer, demoras a causa de embotellamientos y accidentes, mayores costos de reparaciones, y seguridad inadecuada. En algunas zonas de alto tráfico, han aparecido conflictos con la población local por razones de inseguridad motivada por el mal mantenimiento.

La red ferroviaria del Eje es antigua y se encuentra deteriorada en algunos tramos. Uno de los inconvenientes para la integración y transporte por esta modalidad es la diferencia de trochas existente entre las redes de los diferentes países del Eje y dentro de los mismos países. Si bien este inconveniente puede superarse, en la actualidad no existen estaciones de transferencia de cargas en las fronteras, por lo que es necesario el transporte intermodal.

Finalmente, aunque los países del Eje cuentan con buenas dotaciones energéticas naturales, los niveles actuales de demanda alcanzan con frecuencia la capacidad instalada de generación eléctrica, lo cual ha originado racionamientos de electricidad con el consiguiente impacto en los costos, tanto para las industrias y comercios como para los consumidores residenciales. Existe una gran diversidad de fuentes energéticas, combustibles utilizados y patrones de demanda entre los países que indica grandes oportunidades de interconexión, tanto eléctricas como de gas natural. Por otro lado, existe una dispersión significativa en los precios que indica que este potencial no ha sido realizado. Hay asimetrías regulatorias importantes en el funcionamiento y organización de las industrias de electricidad y del gas natural que representan barreras a las ventas y compras internacionales. Las asimetrías se presentan tanto entre los países como entre las

fuentes energéticas, y en elementos propios del sector como en cuestiones supra-sectoriales, tales como el tratamiento tributario y aduanal a las transacciones, lo que inhibe la creación de un mercado integrado que capture el verdadero valor de los bienes y servicios.

### **Aspectos estratégicos para la infraestructura del Eje**

- Convergencia de regulaciones, normas, sistemas operativos y marcos institucionales, necesaria para que la región trabaje articuladamente en todas las áreas de infraestructura consideradas. Esto es esencialmente un tema de optimización del uso y funcionamiento de la infraestructura existente.
- Desarrollo de los sistemas de logística avanzada y coordinación institucional dentro y entre los países, así como reglas y mecanismos para la participación del sector privado inversionista y operador en esquemas de largo plazo, y la consolidación y depuración de bases de datos sobre la gestión de la infraestructura para su acceso público.
- El desarrollo de marcos normativos avanzados para la promoción, facilitación y regulación de asociaciones público-privadas es un elemento estratégico para el Eje que requiere especial atención, puesto que los principales desarrollos futuros de infraestructura en este territorio tienen grandes posibilidades de atraer capitales privados bajo estos mecanismos.
- El proceso de convergencia normativa regional es de vital importancia en particular para el abastecimiento energético del Eje, ya que pueden lograrse grandes beneficios y ahorros a través de mecanismos para la interconexión eléctrica entre países que articulen la gran diversidad de la demanda con las capacidades de abastecimiento dispersas en la región. Las inversiones en generación y distribución que puedan ser necesarias van a requerir cada vez más garantías sobre la estabilidad de los contratos y la armonización de las normativas en lo referente a la inversión y operación por parte de capitales extranjeros.
- Inversiones selectas para el establecimiento de Centros de Atención Fronteriza de alta calidad y eficiencia.
- Automatización y telemática en puertos y pasos de frontera.
- Rehabilitaciones selectas de infraestructura ferroviaria de carga en Argentina, incluyendo mejoras en los accesos a puertos selectos y centros de transferencia de carga.
- Obras de ensanchamiento vial y circunvalación de centros poblados congestionados en puntos estratégicos de la red vial en Brasil y Argentina.

## **2. Eje Andino**

### **Caracterización del Eje**

El Eje Andino es un eje relativamente maduro, con flujos de comercio consolidados a través del modo marítimo y el modo carretero por la carretera Panamericana. El principal modo de transporte por el que se moviliza la carga entre los países del Eje es el modo marítimo, seguido del modo carretero. Los flujos de comercio exterior entre los países del Eje corresponden en su mayoría a productos de alto valor agregado y alta diversificación. El 5% del comercio de la región corresponde a comercio intrarregional, el cual se apoya en una red de más de 22 grandes ciudades que articulan las cadenas de producción, distribución y consumo a nivel de la región.

La población y las actividades productivas se concentran en el área costera del Eje y en la cordillera andina. La red de carreteras y la infraestructura se desarrolla en las mismas zonas de concentración de población. El principal corredor vial coincide en su mayoría con la zona más montañosa de los países, en especial en Colombia y en Ecuador. Al mismo tiempo, el área de influencia se caracteriza por contar con importantes obstáculos geográficos, trazados viales que atraviesan terrenos escarpados y montañosos, ríos caudalosos y divagantes y extensas zonas despobladas y selváticas. En este sentido, es un eje asimétrico, con una zona de concentración de infraestructura y actividad productiva y una zona de menor desarrollo.

### **Principales restricciones al desarrollo vinculadas a la infraestructura**

La población andina ha sufrido a lo largo de su historia numerosos desastres naturales, dadas las características orográficas y geográficas que están asociadas a la intensa actividad sísmica y volcánica, así como a los fenómenos climáticos como El Niño y La Niña. Cualquier desarrollo de infraestructura para la integración debe tener en cuenta estos riesgos naturales.

Asimismo, es prioritario conservar los reductos de bosques remanentes y respetar los corredores biológicos que aseguran la permanencia de la biodiversidad andina. En este contexto, la generación de infraestructura sostenible en el Eje debe evitar contribuir a la fragmentación de ecosistemas andinos, tomando en cuenta técnicas para la conservación de la biodiversidad, y poniendo especial énfasis en el manejo de los cuerpos de agua. Cabe destacar que la vertiente oriental de los Andes es una de las regiones más biodiversas del planeta y, por lo tanto, las carreteras en esta zona deben tener consideraciones particulares sobre este valioso recurso.

El deterioro de las carreteras causado por prácticas deficientes en conservación vial (control de cargas, esquemas operativos, recuperación de costos) genera incrementos excesivos en los costos de operación de transportistas y, en casos extremos, el aislamiento comercial de subregiones enteras por largos períodos de tiempo.

El transporte carretero se detiene en los pasos de frontera por tiempos equivalentes o superiores al tiempo de viaje dentro del país. Esto se debe a deficiencias o restricciones en los servicios conexos disponibles (logísticos, bancarios, de control, etc.), a diferencias (y a veces contradicciones) entre las regulaciones que se aplican a ambos lados de la frontera, y malas prácticas en el sector privado (transportistas). Además, existe un alto nivel de congestión en los pasos de frontera existentes.

Las principales rutas de transporte terrestre Norte-Sur en el Eje están congestionadas, atraviesan numerosos centros poblados que incrementan los tiempos de viaje, requieren diversos ascensos y descensos de más de 2.000 metros de altura y exhiben diversos cuellos de botella de difícil solución debido a restricciones geológicas.

Las conexiones Este-Oeste desde los llanos hacia las principales ciudades y puertos son escasas, costosas, presentan problemas de mantenimiento y requieren de numerosos y difíciles ascensos transandinos. En razón de estas características, deben seleccionarse estratégicamente las pocas conexiones que podrán desarrollarse en el mediano plazo.

En muchos casos, el movimiento de carga a través de los puertos es lento, inseguro, impredecible o frecuentemente expuesto a trabas burocráticas que generan sobrecostos. Con frecuencia el tiempo de estadía en puerto de una carga es mayor al de la travesía marítima o al del transporte terrestre hasta su destino final. Adicionalmente, el crecimiento de los principales puertos y la construcción de zonas logísticas de apoyo se encuentran restringidos por el desarrollo urbano ocurrido.

El acceso a los principales mercados globales se dificulta por las restricciones que existen en la oferta de rutas navieras debido a falta de flujos de carga suficientes o a la carencia de infraestructura portuaria adecuada.

Las empresas aéreas regionales enfrentan problemas comerciales que ponen en peligro su capacidad de operación. Restricciones regulatorias y demandas sindicales impiden la optimización de rutas y del uso de aeronaves y tripulaciones, lo cual contribuye a debilitar la posición comercial de las líneas aéreas.

Existen fluctuaciones e inestabilidades en los precios de los servicios eléctricos causadas por los ciclos climáticos, los patrones de demanda, fallas técnicas, diversidad en los combustibles utilizados, y otros factores, que generan costos adicionales de servicio para los consumidores industriales, comerciales y residenciales. Dado el tamaño de los mercados eléctricos domésticos andinos, los mecanismos de cobertura de riesgos para estas fluctuaciones son limitados y el nivel promedio de precios es relativamente elevado.

La región posee el 3,8% de las reservas mundiales de gas natural, pero los principales centros de explotación y procesamiento se encuentran relativamente poco interconectados entre sí. Las reservas están mayormente concentradas en los extremos del Eje, en Bolivia y Venezuela. El campo de Camisea en Perú está pronto a iniciar la producción, pero las reservas confirmadas no son aún suficientemente grandes como para viabilizar la escala requerida para exportación. Ecuador no posee reservas significativas. A pesar de la existencia de las importantes reservas del Eje, en la región se consume una gran cantidad

de derivados líquidos del petróleo y del gas natural que son más costosos (lo que impacta en el precio final de la electricidad), tienden a generar mayores emisiones (impactando la calidad del ambiente) y tienen un elevado valor alterno en otras aplicaciones y en los mercados internacionales.

La región exhibe un rezago relativo en inversiones en tecnología de la información y comunicaciones (TIC). En general, esto afecta los niveles de acceso ciudadano a los servicios, así como las velocidades de comunicaciones y los costos para los usuarios. Este rezago se debe principalmente a debilidades en los marcos regulatorios del sector y en las reglas para inversión extranjera, puesto que este es un sector cuyo financiamiento es esencialmente externo al tiempo que sus ingresos son domésticos (incertidumbres cambiarias).

### **Aspectos estratégicos para la infraestructura del Eje**

- Consolidación del Programa Andino de Prevención de Desastres Naturales, a fin de impulsar el fortalecimiento institucional a nivel nacional y subregional para la gestión de riesgos de desastres naturales y el desarrollo de normas en instituciones en cada país para la prevención de desastres.
- Promoción de asociaciones público-privadas y desarrollo de nuevos instrumentos de financiamiento y garantías, a fin de facilitar la ejecución de los proyectos de inversión.
- Armonización de regulaciones y procedimientos para el paso de carga en las fronteras.
- Coordinación de mecanismos para mejorar las condiciones de seguridad vial, tanto en lo referente a prevención de accidentes como a control de la criminalidad y atención del orden público.
- Promoción de los servicios de transporte marítimo: mejoras en la organización de las comunidades portuarias; convergencia en las regulaciones a nivel regional; liberalización del cabotaje a empresas navieras de la región; promoción de la creación de una empresa naviera andina; organización de las comunidades portuarias para el mejoramiento de la provisión de servicios.
- Promoción de la organización y capacitación en la gestión de logística en el sector privado, con énfasis en la consolidación de empresas proveedoras de servicios para operar competitivamente a nivel regional.
- Convergencia/armonización de las reglas de participación del sector privado en la generación y comercialización eléctrica, a fin de fomentar el proceso de integración energética regional, introduciendo y profundizando reglas de mercado que promuevan la competencia entre proveedores y protejan a los inversionistas y consumidores.

- Convergencia/armonización de regulaciones para facilitar el desarrollo de proyectos regionales de telecomunicaciones e Internet, particularmente en lo referente a la participación del sector privado en la provisión de estos servicios.
- Continuar con las inversiones selectivas para mejorar el funcionamiento de pasos de frontera y accesos a puertos, incluyendo la construcción de Centros Binacionales de Atención Fronteriza (CEBAF).
- Completar tramos faltantes y habilitar los pasos de frontera necesarios para poner en funcionamiento el corredor vial de baja altura (alta velocidad) Norte-Sur que bordea la ladera Oriental de la Cordillera, en Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú.
- Selección estratégica de pasos cordilleranos Este-Oeste.
- Resolver cuellos de botella, incluyendo el desarrollo de infraestructura para circunvalación de ciudades críticas, para optimizar el funcionamiento del Corredor Internacional actual (Carretera Panamericana), que es la ruta troncal de integración, para reducir tiempos de viaje, riesgos de accidentes y pérdidas y congestión en las ciudades.
- Promoción de iniciativas privadas para el desarrollo de infraestructuras nodales de uso logístico (puertos secos, zonas logísticas, almacenaje, ensamblaje, servicios de valor agregado).
- Desarrollo de las interconexiones entre los sistemas energéticos nacionales (eléctricos y gasíferos), a fin de incrementar la seguridad y confiabilidad del servicio, permitir la utilización de complementariedades regionales en la generación eléctrica, reducir los costos promedio del abastecimiento y obtener una mayor estabilidad en los precios.
- Promoción del establecimiento de un circuito regional de puntos de acceso a la Internet en cada país (Network Access Points – NAPs) y telecentros en localidades aisladas en los países de la región con participación principal del sector privado.

### **3. Eje Escudo Guayanés**

**(antes denominado Venezuela-Brasil-Surinam-Guyana)**

#### **Caracterización del Eje**

Este Eje consiste en un Eje en donde la infraestructura de integración requiere grandes desarrollos y por lo tanto, los flujos de comercio son incipientes. Dentro de este Eje, se han identificado dos espacios de integración: (i) el Espacio de Integración Norte-Atlántico-Caribe, que corresponde al área de influencia de las zonas de frontera norte de Venezuela-Guyana y Guyana-Surinam, y (ii) el Espacio de Integración Norte-Sur, que corresponde al área de influencia de las zonas contiguas de frontera Venezuela-Guyana-

Brasil (Estado de Roraima) y su articulación con los mercados regionales e internacionales, expandiéndose al norte hasta el Mar Caribe en la costa oriental de Venezuela y/o el Océano Atlántico en la costa central de Guyana y al sur hasta la ciudad de Manaos en el Estado Amazonas en el norte de Brasil.

El área de influencia de este Eje se caracteriza por contar con zonas de bajo desarrollo productivo y baja densidad poblacional. Las áreas de mayor desarrollo relativo las constituyen la zona oriental venezolana y la región norte de Brasil en donde se concentra la mayoría de la población del Eje y la mayoría de las actividades productivas. De igual manera, el intercambio comercial entre las regiones de los países del Eje es escaso e incipiente y su mayoría se concentra entre Venezuela y Brasil (97%).

Aún cuando existe un potencial para articular los centros de producción y de consumo, tanto al interior del Eje como en otros mercados, esto debe realizarse en un marco de desarrollo sostenible, dadas las características sociales y ambientales, en particular, de las zonas más aisladas.

### **Principales restricciones al desarrollo vinculadas a la infraestructura**

El territorio del Eje no se encuentra actualmente articulado como un eje de desarrollo, sino que se encuentra dividido en regiones relativamente aisladas unas de otras y con patrones muy distintos de desarrollo (Región Oriental de Venezuela, Guyana-Surinam, el estado de Amapá, Brasil, y el corredor Manaos-Boa Vista en los estados de Roraima y Amazonas, Brasil).

Esta desarticulación del Eje se refleja en la considerable carencia de infraestructura que permita el acceso a los amplios territorios existentes y la interconexión entre los principales centros de concentración y actividad económica. El desarrollo de infraestructura está particularmente dificultado debido a la gran cantidad de ríos que atraviesan el territorio. La principal infraestructura de integración existente es la conexión carretera entre Manaos (Brasil) y Puerto Ordáz (Venezuela), que va acompañada de una línea de transmisión eléctrica desde Macagua, Venezuela hasta Boa Vista, Brasil. Actualmente no existen conexiones terrestres consolidadas entre Brasil y Guyana ni entre Venezuela y Guyana.

La carretera que conecta Macapá (Estado de Amapá, Brasil) con la frontera con la Guayana Francesa y luego, a través de ésta, se conecta a Surinam, presenta diversos cuellos de botella, incluyendo cruces de ríos y tramos aislados en malas condiciones.

Salvo el caso de Venezuela y Brasil, los pasos de frontera son deficientes o inexistentes.

Por otra parte, las conexiones aéreas a las principales ciudades del Eje son escasas y difíciles desde fuera del Eje y, más aún, entre ciudades del Eje.

En general, los niveles de cobertura de servicios de telecomunicaciones e informática en el Eje son bajos y costosos, contribuyendo al aislamiento de las poblaciones.

## **Aspectos estratégicos para la infraestructura del Eje**

- La formulación y análisis de los proyectos estructurantes de infraestructura necesarios en el Eje está supeditado a la planificación de largo plazo del desarrollo del territorio, de modo de poder definir primeramente los niveles de servicio básico que se desean establecer en las distintas áreas y luego dimensionar y diseñar la infraestructura según corresponda.
- Asimismo, resulta estratégico el planteamiento de proyectos transnacionales que vinculen las inversiones en infraestructura de integración con el desarrollo de unidades productivas, prestando delicada atención a los aspectos ambientales y sociales involucrados. Este tipo de propuestas es particularmente propicio para la utilización de instrumentos de asociación público-privada, que sirven para movilizar capital privado en apoyo a las inversiones productivas y mejorar la racionalidad económica de las inversiones en infraestructura.
- El diseño y la evaluación de inversiones concretas en este territorio deberá realizarse bajo las dos consideraciones anteriores.

## **4. Eje Central del Amazonas (antes denominado Eje Multimodal del Amazonas)**

### **Caracterización del Eje**

El potencial del Eje Central del Amazonas está relacionado con tres factores principales: la posibilidad del Eje de constituirse en un corredor bioceánico Pacífico-Atlántico; las complementariedades económicas entre zonas de clima frío (sierra) y templado (costa) de la Amazonía; y la oportunidad de favorecer productos con una clara identidad amazónica.

### **Principales restricciones al desarrollo vinculadas a la infraestructura**

Aunque los ríos Amazonas, Madeira, Ucayali, Marañón, Huallaga, Napo y Putumayo son aptos para la navegación sin necesidad de mayores dragados, en algunos trechos existen problemas de calado que requerirían de inversiones para lograr una navegación viable y, en especial, resolver diferencias de nivel. Estas obras, como en todas las hidrovías, conllevan aspectos ambientales que deben ser previstos en los estudios de factibilidad. Asimismo, el paso por la Cordillera Andina, en especial en la ladera oriental, implica la construcción de carreteras en una región muy rica en biodiversidad, lo cual requiere atención especial a los impactos ambientales.

El Eje, visto como un sistema de transporte intermodal entre Manaus y los puertos del Pacífico, presenta tramos de acceso terrestre faltantes o inadecuados, incluyendo los terminales fluviales intermodales, así como problemas de seguridad en las rutas. Los



flujos a través del Eje deben atravesar serranías, ríos, y zonas inexploradas, lo cual genera incertidumbres para los tráficos, aumenta los costos de transporte y enfatiza la importancia de actuar con gran sensibilidad ecológica.

Buena parte del Eje se encuentra en una zona selvática en donde predomina un sistema inadecuado de energía y comunicaciones. Los centros de generación eléctrica se encuentran muy distantes de los centros de consumo, lo que dificulta la interconexión física. Hay pocas opciones de integración energética viables en el área selvática, principalmente programas de energía alternativa (biodiesel, PCH, fotovoltaica) y pequeñas turbinas a gas.

### **Aspectos estratégicos para la infraestructura del Eje**

- Es de fundamental importancia desarrollar estrategias de integración de la Amazonía que sean capaces de generar un desarrollo sostenible de la región con alta tecnología y con el mínimo impacto ecológico negativo posible. Esto conlleva la formulación de un nuevo paradigma de desarrollo en torno a la Cultura Amazónica, que combine la preservación de la diversidad biológica y los derechos de las poblaciones indígenas con la generación de conocimiento científico que permita el uso de estos recursos para la generación de nuevos productos basados en la biotecnología y los conocimientos ancestrales, para el beneficio de los pueblos amazónicos y de la humanidad. El avance de este nuevo paradigma requiere profundizar el conocimiento que se tiene sobre la región y sus potencialidades, así como el cuidadoso ordenamiento del uso del territorio y del crecimiento de los centros urbanos existentes.
- La mejora de los sistemas de transporte fluvial (señalización para la navegación, dragado de canales en trechos críticos, telemática, nuevas embarcaciones, terminales portuarias fluviales, zonas logísticas, etc.) es una necesidad estratégica para el desarrollo futuro del Eje. Esto también implica la realización de acuerdos para la flexibilización del cabotaje fluvial.
- También es necesario completar conexiones terrestres selectas desde los Andes hacia los ríos amazónicos, consolidando corredores intermodales de transporte. Los países han identificado las rutas prioritarias de conexión, que son Tumaco-Pasto-Mocoa (Colombia), Manta-Francisco de Orellana (Ecuador) y las rutas que pasan por Sarameriza, Yurimaguas y Pucallpa (Perú). Estas inversiones deben ir acompañadas de la construcción y/o mejoramiento de la infraestructura portuaria en los ríos.
- El desarrollo de un sistema de transporte aéreo eficiente tanto para el transporte de pasajeros como para el abastecimiento de productos industriales de consumo disperso en la región, es otra área de trabajo prioritaria.
- Existe la oportunidad de promover un programa regional de inversiones en energía alternativa, empezando por un estudio para la substitución de generadores eléctricos a

base de derivados del petróleo por pequeñas turbinas a gas que incluya la viabilidad de transportar el gas por vía fluvial.

- El desarrollo de un sistema de telecomunicaciones adecuado para la Amazonía (NAP, sistemas satelitales para telefonía inalámbrica, redes de centros de investigación que también ofrecen servicios de punta para las poblaciones locales) es también un elemento estratégico para la vinculación entre las numerosas y pequeñas poblaciones dispersas por el territorio, el apoyo a la investigación científica, el turismo y la comercialización de los productos de la región.
- Finalmente, es de importancia estratégica la ampliación y coordinación regional de los sistemas de monitoreo del espacio aéreo y fronterizo para mejorar la seguridad de la región y la respuesta a emergencias. Existe la posibilidad de generar economías importantes en las inversiones, vinculando los sistemas de radar y monitoreo satelital con la provisión de servicios de telecomunicaciones para el Eje.

## **5. Eje Amazónico del Sur**

### **(antes denominado Perú–Brasil–Bolivia)**

#### **Caracterización del Eje**

El potencial del Eje Amazónico del Sur está relacionado a tres factores principales: la posibilidad del Eje de constituirse en una zona de tránsito para las exportaciones brasileras (Cuiabá, Manaus, Porto Velho y Rio Branco) hacia el océano Pacífico; las complementariedades de los diferentes pisos ecológicos a lo largo del Eje; y la oportunidad de mejorar la competitividad de los productos principales de la Región MAP (Madre de Dios, Acre y Pando).

#### **Principales restricciones al desarrollo vinculadas a la infraestructura**

Las conexiones entre Perú, Brasil y Bolivia son principalmente carreteras y ríos con capacidad precaria para el transporte. En el Eje, Bolivia y Perú sólo están enlazados mediante el transporte fluvial a través de Puerto Heath.

Las carreteras de acceso desde Perú atraviesan el altiplano andino en las regiones de Cuzco y Puno y descienden por las frágiles y biodiversas vertientes orientales de la cordillera hacia los llanos amazónicos por grandes extensiones de bosques húmedos, lo cual presenta importantes consideraciones ambientales.

Los pasos de fronteras son deficientes o inexistentes y de hecho existe muy poco o nulo intercambio formal.

El transporte aéreo hacia la región es sumamente limitado, especialmente desde Perú y Bolivia (Rio Branco y Porto Velho tienen un servicio periódico en un circuito con Manaus, Sao Paulo y Brasilia).

Los servicios de telecomunicaciones tienen muy bajos niveles de cobertura y altos costos, contribuyendo al aislamiento de la región.

### **Aspectos estratégicos para la infraestructura del Eje**

- Al igual que en el Eje Central del Amazonas, las estrategias de integración de la Amazonía deben ser capaces de generar un desarrollo sostenible de la región con alta tecnología y con el mínimo impacto ecológico negativo posible. Esto conlleva la formulación de un nuevo paradigma de desarrollo en torno a la Cultura Amazónica, que combine la preservación de la diversidad biológica y los derechos de las poblaciones indígenas con la generación de conocimiento científico que permita el uso de estos recursos para la generación de nuevos productos basados en la biotecnología y los conocimientos ancestrales, para el beneficio de los pueblos amazónicos y de la humanidad. El avance de este nuevo paradigma requiere profundizar el conocimiento que se tiene sobre la región y sus potencialidades, así como el cuidadoso ordenamiento del uso territorial y del crecimiento de los centros urbanos existentes.
- El desarrollo del principal proyecto estructurante de infraestructura en el Eje está relacionado al desarrollo de las tres rutas para articular Iñapari (frontera Perú-Brasil) y los puertos marítimos de San Juan, Ilo y Matarani. Esto está necesariamente supeditado a la planificación de largo plazo del desarrollo del territorio del Eje, pues es preciso definir primeramente los niveles de servicio básico que se desean establecer en las distintas áreas y luego dimensionar y diseñar la infraestructura según corresponda.
- Asimismo, resulta estratégico el planteamiento de proyectos transnacionales que vinculen las inversiones en infraestructura de integración con el desarrollo de unidades productivas, prestando delicada atención a los aspectos ambientales y sociales involucrados. Este tipo de propuestas es particularmente propicio para la utilización de instrumentos de asociación público-privada, que sirven para movilizar capital privado en apoyo a las inversiones productivas y mejorar la racionalidad económica de las inversiones en infraestructura.
- El diseño y la evaluación de inversiones concretas en este territorio deberá realizarse bajo las dos consideraciones anteriores.
- En este Eje, es de particular importancia mejorar el sistema informativo entre los mercados de consumo y de producción mediante la promoción de telecentros y el desarrollo de sistemas de comunicaciones inalámbricos, en coordinación con las acciones que se tomen en este sentido en los otros ejes amazónicos.

## **6. Eje Interoceánico Central**

**(antes denominado Eje Interoceánico) (Perú-Chile-Bolivia-Paraguay-Brasil)**

### **Caracterización del Eje**

El Eje Interoceánico Central es una franja territorial transversal al continente que vincula la zona norte de Chile (Primera y Segunda Regiones), la macro región sur de Perú (Arequipa, Moquegua y Tacna), la mayor parte de Bolivia, el Norte de Paraguay y los estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio de Janeiro y Sao Paulo, en Brasil. Engloba una población de 76 millones de habitantes y una superficie de 3,3 millones de km<sup>2</sup>.

A través del Eje, el polo industrial de Belo Horizonte-Rio de Janeiro-Sao Paulo, el Mato Grosso y la región petrolera y de producción de soya de Santa Cruz tendrían salida al Océano Pacífico. Actualmente, la economía de la región está dominada por el sector agropecuario, la minería y la explotación del gas, con grandes potenciales de crecimiento. La gran riqueza ecológica de la región podría ser base para el desarrollo de la biotecnología, el sector farmacéutico, el turismo cultural y ecológico y los servicios ambientales para los mercados mundiales.

### **Principales restricciones al desarrollo vinculadas a la infraestructura**

La región central del Eje es un territorio mediterráneo relativamente aislado, lejos de las costas, bordeado al Oeste por la Cordillera Andina, al Norte por la Selva Amazónica, y al Este por el Pantanal Matogrossense. Todas éstas son importantes manifestaciones geográficas que deben ser tomadas en cuenta para cualquier acción de mejoramiento del transporte.

Actualmente no existe una conexión carretera de nivel internacional entre Bolivia y Brasil. La carretera Santa Cruz-Puerto Suárez, actualmente en construcción, será la primera de esta naturaleza.

Existe una importante vulnerabilidad en el ascenso carretero desde Santa Cruz hacia Cochabamba en el sector El Sillar, el cual presenta problemas de estabilidad de terraplenes en un tramo de aproximadamente 26 Km. Está en estudio una variante para este tramo.

Los niveles de cobertura y los costos de los servicios de telecomunicaciones son insatisfactorios y contribuyen al aislamiento de las poblaciones y al entorpecimiento de los negocios en el Eje.

## Aspectos estratégicos para la infraestructura del Eje

- En primer lugar, es necesario resolver los cuellos de botella y eslabones faltantes en los corredores de transporte terrestre del Eje, para permitir la conectividad interoceánica y articular los espacios interiores. En este sentido, los puntos críticos más relevantes son: (i) las conexiones terrestres de Bolivia con Brasil; (ii) el ascenso carretero de Santa Cruz a Cochabamba (sector El Sillar); y (iii) el pavimento de la carretera Toledo-Pisiga, en Bolivia, para la conexión hacia el puerto de Iquique, en Chile.
- En telecomunicaciones, es importante completar la conexión de Bolivia al *backbone* (conexión troncal) de telecomunicaciones regional, incluyendo el estudio del desarrollo de un NAP nacional.
- Es también de interés estratégico explorar la sinergia que pueda existir entre el desarrollo de infraestructura para el transporte de gas natural y el desarrollo de infraestructura para el transporte terrestre de carga y pasajeros y para telecomunicaciones. Esta sinergia puede resultar en economías que faciliten el financiamiento de las inversiones necesarias para resolver los eslabones faltantes en el Eje, al mismo tiempo que se facilita la salida del gas boliviano a Brasil (ampliación de gasoductos) y al Pacífico (nuevos gasoductos).

## 7. Eje Interoceánico de Capricornio

(antes denominado Porto Alegre-Asunción-Jujuy-Antofagasta)

### Caracterización del Eje

El Eje Interoceánico de Capricornio (Porto Alegre-Asunción-Jujuy-Antofagasta) está conformado por la región norte de Argentina (Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco, Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta, Jujuy), el estado de Rio Grande do Sul de Brasil, la región norte de Chile (Antofagasta, Atacama) y la región sur occidental de Paraguay.

El Eje se encuentra considerablemente consolidado en términos de asentamientos humanos, uso de la tierra y desarrollo de infraestructura, a lo largo de territorios altamente productivos. Las actividades económicas dominantes del Eje son la minería, la agricultura, la ganadería, la explotación forestal-maderera, la industria y con predominancia en algunas regiones del sector servicios, con gran importancia relativa del sector público. El Eje cuenta con una buena capacidad portuaria y logística instalada en los puertos de Antofagasta y Mejillones, en el Norte de Chile.

## **Principales restricciones al desarrollo vinculadas a la Infraestructura**

La red vial del Eje atraviesa significativas barreras naturales de la región (la Cordillera de los Andes, los ríos Pilcomayo, Paraguay, Paraná, Uruguay). Esta conformación limita y concentra los flujos de transporte a través de un pequeño número de pasos de altura y puentes para la interconexión y el transporte entre los países.

A pesar del gran acervo de inversiones en infraestructura ya realizadas en el Eje, en muchos de los casos, el estado de conservación y estructura de las vías es deficiente, incluyendo puentes y pasos de fronteras, lo que ocasiona mayores costos de transporte y dificultades de integración.

En general, los sistemas de transporte ferroviario son antiguos (fueron construidos entre la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX) y se encuentran deteriorados. Los ferrocarriles General Belgrano S.A. (FCGBSA), Ferrocarril Nuevo Central Argentino (FCNCA) y el Ferrocarril Mesopotámico (FCM), funcionan como espina dorsal. El FCGBSA se interconecta con los Ferrocarriles Chilenos en Socompa, para dar acceso a Antofagasta y Mejillones en el Océano Pacífico. Desde Socompa sale un ramal que, a través de Salta, llega hasta el puerto de Barranqueras a orillas del río Paraná. El FCNCA une a la ciudad de Tucumán con los puertos de Rosario y Buenos Aires. Se destaca también en Chile la importancia del Ferrocarril Ferronorte que está en condiciones de conectar Antofagasta con los centros más importantes de Argentina a través del Ferrocarril General Belgrano y otros.

## **Aspectos estratégicos para la infraestructura del Eje**

- La promoción del transporte intermodal como elemento articulador del territorio y promotor de la competitividad es un elemento estratégico central para este Eje. Algunos elementos a considerar para consolidar la intermodalidad del Eje son: (i) la interconexión con la Hidrovía Paraguay-Paraná para la articulación del territorio con el Eje MERCOSUR-Chile y los tráficos marítimos del Atlántico; (ii) las amplias redes de transporte ferroviario existentes en Argentina, Brasil y Paraguay; y (iii) las amplias extensiones de territorio productivo con relativamente buenas redes carreteras de acceso básico.
- El desarrollo de la intermodalidad requiere, además de la adecuación de las infraestructuras pertinentes, la convergencia en los esquemas regulatorios del transporte internacional de cargas para facilitar los flujos a lo largo del Eje.

## **8. Eje Interoceánico Meridional**

**(antes denominado Talcahuano-Concepción-Neuquén-Bahía Blanca)**

### **Caracterización del Eje**

El Eje Interoceánico Meridional conecta el Océano Pacífico con el Atlántico a través del Sur de Argentina (La Pampa, Buenos Aires, Río Negro y Neuquén) y Chile (regiones de Maule, Bío Bío y Araucanía). Las principales actividades económicas del Eje son la agricultura, la ganadería, la minería, la industria petroquímica y los servicios. El Eje presenta una focalización hacia los sectores de servicios y comercio, dada por la alta concentración de turismo, transportes, logística y comercio exterior. La existencia de los puertos de Bahía Blanca en el Atlántico y Talcahuano en el Pacífico, prometen un elevado potencial de desarrollo si la conexión terrestre en la frontera se mejora. Así se facilitarían la llegada de productos argentinos al Pacífico para su eventual comercialización en el Asia, así como el desarrollo turístico de una región de interés mundial.

### **Principales restricciones al desarrollo vinculadas a la infraestructura**

El Eje está razonablemente provisto en términos de infraestructura y es una zona con bajo nivel poblacional donde no se presentan grandes procesos migratorios. La infraestructura para la integración entre Argentina y Chile, sin embargo, es muy limitada. Existen proyectos con distintos grados de avance que mejorarían el estado actual.

### **Aspectos estratégicos para la infraestructura del Eje**

- La interconexión ferroviaria entre Zapala, Argentina y Llonquimay, Chile, conocida como Ferrocarril Trasandino del Sur, constituye el proyecto estructurante del Eje de Integración.
- El desarrollo de proyectos de circuitos turísticos en el lado chileno es otro elemento estratégico que podría complementar al proyecto anterior.

## **9. Eje de la Cuenca del Plata**

Originalmente, se había planteado la constitución de un Eje de Integración y Desarrollo para la utilización e interconexión de las principales vías fluviales suramericanas de navegación, de manera integrada, para apoyar la articulación de los espacios interiores de la región.

Luego de diversas consideraciones iniciales sobre el tratamiento de esta propuesta, tomando en cuenta las dificultades físicas, ambientales y económicas involucradas en algunas de las interconexiones, se propone avanzar separadamente en la consolidación de

los sistemas de navegación fluvial actualmente en funcionamiento. De esta manera, este trabajo se ha identificado como prioritario dentro de otros EID anteriormente mencionados (el Eje del Escudo Guayanés para el caso del Río Orinoco, y el Eje Central del Amazonas para el caso del Río Amazonas y sus afluyentes). Queda pendiente el tratamiento del desarrollo de la navegación en los que conforman la Cuenca del Plata, el cual es un tema que está siendo actualmente estudiado por el Comité Intergubernamental para la Hidrovía Paraná-Paraguay (CIH), a fin de definir el plan de acción y esquema institucional correspondiente.



### **3. PROCESOS SECTORIALES DE INTEGRACIÓN: OBJETIVOS, AVANCES Y PLANES DE ACCIÓN PROPUESTOS**

#### ***A. Objetivos y aspectos generales***

El trabajo del CCT en los procesos sectoriales de integración obedece al cumplimiento del objetivo del Plan de Acción acordado por el CDE correspondiente a identificar las acciones para la modernización y actualización de los aspectos regulatorios, operativos e institucionales que norman el uso de la infraestructura. En este sentido se buscó identificar los principales cuellos de botella en la cadena logística.

Dentro de las acciones realizadas, se elaboraron diagnósticos adaptados a la particularidad de cada problemática en las áreas de: (i) mercados energéticos regionales; (ii) sistemas operativos de transporte aéreo; (iii) sistemas operativos de transporte marítimo, incluyendo el análisis de los principales puertos de la región y los sistemas operativos de cabotaje marítimo; (iv) sistemas operativos de transporte multimodal; (v) promoción del mayor uso de Tecnologías de Información y Telecomunicaciones; y (vi) facilitación de pasos de frontera.

En la actualidad se cuenta con una serie de diagnósticos profundos de la problemática particular de cada uno de los Procesos Sectoriales mencionados, con su respectivo Plan de Acción donde se plantean una serie de propuestas concretas para ser desarrolladas. Cada diagnóstico y Plan de Acción intenta atender a las condiciones particulares de cada uno de los Procesos, y su enfoque y resultados se constituyen en una propuesta para la resolución de los problemas identificados como los más relevantes. Muchos de estos diagnósticos se efectuaron a través de conceptos técnicos de personal experto en la materia, pero incluyeron entrevistas y retroalimentaciones de diferentes agentes, bajo la modalidad de *peer reviewers* y de la inclusión de mecanismos de consulta entre los agentes participantes y afectados en cada proceso.

En esta reunión, se presentan los principales aspectos críticos encontrados como resultado de los diagnósticos y el conjunto de acciones propuestas que podrían ser puestas en marcha por los Gobiernos tanto en el corto como en el mediano plazo, con el fin de lograr soluciones y acuerdos en las áreas más relevantes.

Como resultado de los trabajos realizados, que se caracterizan por la variedad de temas y aspectos tratados, se encontró que no todos los análisis encaminados hacia la resolución de cuellos de botella y armonización de normas relacionados con los marcos regulatorios concluyen que esta última sea en todos los casos la única respuesta para resolver los cuellos de botella existentes y, en algunos casos, las propuestas presentan planteamientos alternativos a la armonización de tales aspectos regulatorios.

Así, en dichos casos, las propuestas parten de la base de un trabajo fundado en el tratamiento de marcos regulatorios, con una serie de acciones propuestas para llegar a tal fin. Sin embargo, en otros casos, se concluye que la armonización de marcos regulatorios

puede ser una acción aún contraria a los objetivos propuestos o que, por la naturaleza de los flujos e intercambios y de los actores intervinientes en los procesos, no es una condición necesaria para llegar a los fines previsto. Este puede ser el caso de los sistemas operativos de transporte aéreo o el de las telecomunicaciones y tecnologías de información. En relación a otros Procesos, los estudios recomiendan acciones que se enfocan hacia temas particulares de impacto más focalizado, con énfasis en los aspectos técnicos, económicos y operativos de la temática respectiva.

En cuanto al tratamiento de los aspectos meramente regulatorios, los cuales requieren acuerdos de diferente tipo, binacionales, entre varios países, a nivel de la región o a nivel del continente, la necesidad de realizar algunos de estos acuerdos se ha identificado en muchos casos desde hace algún tiempo, pero existen dificultades en su implementación y fiscalización por razones de orden político y de divergencia de intereses de las partes afectadas. Algunas de las dificultades de implementación corresponden también a asimetrías existentes entre los países y entre las regiones. De igual manera, existen organismos en cuyo contexto se realizan acuerdos regionales, como son la Comunidad Andina de Naciones y el MERCOSUR, los cuales pueden corresponder a ámbitos geográficos más amplios o subregionales, si se los compara con el espacio geográfico de IIRSA.

En este sentido, la Iniciativa IIRSA provee una nueva plataforma en donde pueden actuar los diversos organismos regionales que desempeñan sus tareas en diferentes ámbitos geográficos y para aspectos o temas específicos. Con el apoyo de la Iniciativa, pueden aprovecharse las sinergias de varias de las acciones y sus efectos y provee un marco regional unificado donde actúan diversos organismos de manera parcial o de manera más amplia y menos específica a la geografía de la región. De esta forma, IIRSA contribuye a estos Procesos introduciendo elementos innovativos e importantes sinergias, al consolidar y tratar de manera conjunta varios aspectos relacionados con los marcos regulatorios que afectan en forma integral la competitividad de la cadena logística.

Los Planes de Acción propuestos contemplan en su mayoría la revisión de las recomendaciones a través de la realización de talleres de trabajo con las autoridades relevantes, con el fin de analizar los resultados de los diagnósticos y las acciones propuestas, y consensuar las actividades a ser ejecutadas en cada caso. De igual manera, posteriormente, se tiene prevista la participación de los diferentes actores relevantes de los sectores, como son operadores, usuarios, inversionistas y otros agentes económicos y sociales, con el fin de identificar y puntualizar las acciones, adicionales a las encaminadas hacia una armonización o adecuación de marcos regulatorios, como pueden ser aquellas específicas que afectan los aspectos operativos y económicos de las actividades productivas y comerciales relacionadas con el Proceso Sectorial en cuestión.

Cuando la mayoría de las acciones identificadas no se corresponde con lo relativo a las áreas regulatorias, el aporte de la Iniciativa IIRSA puede centrarse en propuestas novedosas y alternativas, que merecen y requieren una amplia discusión en los foros relevantes. Como ejemplo de estas propuestas, se pueden mencionar los planteamientos del estudio sobre promoción de un Mayor Uso de las Tecnologías de Información y

Telecomunicaciones, en donde las acciones propuestas se concentran en la creación de redes de intercambio y de capacitación en temas complementarios como son las Agendas de Conectividad, Acceso Universal, además del mejoramiento de las capacidades regulatorias de los países.

De igual forma, en el caso del Proceso de Sistemas Operativos de Transporte Aéreo, se proponen acciones encaminadas hacia una optimización de la utilización de la flota de aviones de la región, las cuales requieren acciones no sólo en las áreas regulatorias sino más bien en las áreas comerciales de la actividad, sin requerir una armonización. Iguales propuestas novedosas, más enfocadas hacia la identificación de aspectos puntuales de infraestructura, gestión, logística, capital humano e información, bajo un marco general de mejoramiento de las condiciones de desempeño sectoriales, se presentan, por ejemplo, en los procesos de Facilitación de Pasos de Frontera y Evaluación de los Principales Puertos de América del Sur en el campo marítimo.

### ***B. Planteamiento general de los Planes de Acción de los Procesos Sectoriales de Integración***

Como resultado de los trabajos realizados en los procesos sectoriales en cuestión, se identificaron dos lineamientos básicos en cuanto a los tipos de acciones a efectuar en cada proceso sectorial: (i) Acciones encaminadas hacia la resolución de problemas globales comunes a los países, enfocadas hacia aspectos relacionados con la regulación, pero contemplando aspectos operativos y económicos de naturaleza regional; y (ii) Acciones específicas y de carácter concreto, en donde se plantea “territorializar” las acciones de los procesos sectoriales en el ámbito geográfico de los Ejes de Integración y Desarrollo. Esto último, se enfoca a la solución de problemas mediante acciones puntuales y específicas relacionadas con infraestructura, gestión, institucionalidad, operatividad, y en algunos casos, aspectos regulatorios.

De igual manera, se identificaron algunas sinergias entre algunos Procesos Sectoriales, lo que permitiría realizar acciones conjuntas y, específicamente, optimizar los espacios de discusión con interlocutores relevantes tanto del área pública como privada. Por ello, muchos de los temas relacionados con los Procesos tendrán un tratamiento conjunto e integrado, no sólo entre Procesos Sectoriales sino también conjuntamente en el marco de los Ejes de Integración y Desarrollo y de la Visión Estratégica.

Adicionalmente, se aprovecharán los diferentes foros existentes en la actualidad y la programación de reuniones regionales enfocadas a tratar temas relacionados con los Procesos analizadas, como mecanismo de difusión y discusión de las conclusiones de los estudios y los Planes de Acción propuestos.

En la reciente reunión de los Coordinadores Nacionales de IIRSA, se presentaron los aspectos principales de los diagnósticos realizados y los lineamientos generales de los Planes de Acción para cada Proceso Sectorial. Asimismo, se analizaron los temas relacionados con el esquema de trabajo futuro para la consolidación y el seguimiento de las actividades técnicas a desarrollarse en el marco de cada Proceso.

En cuanto a los planteamientos generales de los Planes de Acción propuestos, se identifican las siguientes acciones comunes:

### **1. Realización de Talleres de Trabajo sobre los Planes de Acción de los Procesos Sectoriales**

Los objetivos generales de estos talleres son los de discutir ampliamente y acordar las acciones más relevantes a seguir en el desarrollo de las propuestas, tanto en el marco regulatorio de manera general, como en las áreas operativas y económicas que se puedan tratar de manera particular. El esquema general y secuencia planteada para estos talleres es:

- Realizar una Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo correspondiente con la participación de los doce Gobiernos de América del Sur para una discusión de las principales conclusiones que arrojan los diagnósticos de los Procesos y las acciones a seguir que hacen parte del esquema de toma de decisiones de los gobiernos de los países y que conformarán el Plan de Trabajo del GTE respectivo.
- Realizar una discusión amplia y participativa de los diagnósticos de los Procesos y acciones a seguir con los actores relevantes dentro de la cadena logística en el sector privado como son los operadores, usuarios, productores y grupos de interés. La discusión con los actores relevantes del sector privado y grupos de interés estará encaminada a identificar temas concretos e importantes que obstaculicen las acciones de estos grupos, con el fin de que sean incorporadas dentro de los Planes de Acción particulares.
- Conformar un equipo de trabajo con los actores y agentes relevantes, tanto del sector público como privado, para llevar a cabo las acciones identificadas.
- Identificar, de manera conjunta con los agentes interesados, necesidades de apoyo técnico específico, bien sea a través de la profundización y estudio centrado en temas más específicos, en cuanto a aspectos técnicos, económicos y operacionales que se relacionen con el Proceso Sectorial en cuestión. En algunos casos, esta tarea incluirá la identificación de proyectos de infraestructura y de equipos que de manera puntual permitan materializar soluciones dentro de la cadena logística.
- Promover un mecanismo de interacción, comunicación y consulta permanente entre los países, para que exista un espacio de discusión respecto a las modificaciones de las normas vigentes en las materias relacionadas. Para ello, se propone utilizar la página Web como un mecanismo de facilitación de este proceso.

## **2. Realización de Talleres específicos a las problemáticas de cada proceso sectorial, a nivel de país, subregión o Ejes de Integración y Desarrollo**

En los casos en que un Proceso Sectorial por su naturaleza lo requiera, se realizarán talleres en distintos ámbitos geográficos con participación de los actores relevantes de los ámbitos público y privado.

## **3. Apoyos específicos para la solución de problemas concretos**

En algunos de los procesos sectoriales, se identifican acciones concretas a desarrollar, como pueden ser esquemas unificados de inversión y gestión a nivel regional, inversiones puntuales para proyectos integrados con participación del sector privado, y mecanismos de intercambio de experiencias. Algunas de estas acciones pueden involucrar el apoyo a estudios en la profundización de una problemática o para la ejecución de proyectos de inversión de pequeña envergadura.

## **4. Implementación de mecanismos de participación y consulta entre los países**

Con el fin de generar espacios de discusión y difusión que permitan retroalimentar a los agentes encargados de los procesos de toma de decisión en los países, la Iniciativa apoyará la conformación de mecanismos de interacción, comunicación y consulta entre los países.

### ***C. Avances particulares de los Procesos Sectoriales de Integración***

#### **1. Tecnologías de la Información y las Comunicaciones**

Las tecnologías de la información y las comunicaciones (TICs) tienen un impacto significativo en la productividad y en el mejoramiento de la posición competitiva de los países. En el ámbito suramericano, el desarrollo de las TICs tiene el potencial de producir mejoras importantes en la gestión de las entidades públicas, en la transparencia en el desarrollo de sus operaciones y en su grado de acercamiento a la sociedad. Las TICs constituyen herramientas fundamentales para la educación de la fuerza laboral, la integración de las empresas en cadenas de valor agregado y el desarrollo y difusión de la capacidad para generar nuevos conocimientos.

Adicionalmente, las TICs tienen características particulares que las diferencian de otros tipos de infraestructura. Específicamente, las TICs poseen el carácter de bien público y generan externalidades positivas, cuyos beneficios alcanzan a un gran número de agentes sin distinción de dónde o de quién produjo los bienes tecnológicos en primera instancia. Por ser de carácter internacional, los efectos positivos en términos de innovación y conocimiento escapan de las fronteras nacionales y resultan en un beneficio mayor en el mundo entero. Lo anterior, sumado a que los costos de comunicación no son

proporcionales a la distancia y a que el costo marginal de proveer la información generada a nuevos agentes es nulo, hacen de las TICs un vehículo de capital importancia para la promoción de los intercambios internacionales y la integración regional.

Las características de las TICs implican que el tratamiento de la integración en los servicios debe abordarse de un modo distinto al de los sectores tradicionales de infraestructura. Dado que las telecomunicaciones han sido siempre de carácter internacional y que existen acuerdos multilaterales al respecto, el tema de la armonización regulatoria pasa a un segundo plano, para darle un mayor énfasis a los temas de promoción de la competencia e inversión extranjera, aún cuando de igual manera se requiere contar con marcos regulatorios apropiados para fomentar un ambiente de competencia. La resolución de trabas existentes en estas áreas y el logro de las condiciones necesarias para maximizar los beneficios de las TICs y que éstos sean distribuidos igualitariamente en la sociedad, plantea un desafío a nivel regional.

Tomando en cuenta el potencial y los retos que la utilización de las TICs suponen, el CCT impulsó el desarrollo de un estudio con el objetivo de producir un Plan de Acción para promover un mayor uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones en América del Sur. El estudio representa un trabajo innovador que busca analizar el panorama actual y futuro de las TICs desde el punto de vista de la oferta y la demanda, para así proponer soluciones integrales que no sólo resulten en mejoras en la infraestructura, sino que también traigan consigo un aumento en el contenido disponible en las redes, mejoras en la provisión de servicios y en el bienestar del consumidor, y un mayor acceso a las tecnologías por parte de poblaciones de pocos recursos en áreas marginales.

## **Diagnóstico**

El estudio hace un diagnóstico que se divide en tres áreas principales: fomento de la competencia para el aumento de redes, agendas de conectividad y promoción de contenido, y acceso universal.

El grado de desarrollo de las **agendas de conectividad** en los diferentes países de la Iniciativa es disímil, con unos países que cuentan con políticas exitosas en ese sentido y otros que tienen poca o nula presencia en línea. En términos generales, los portales de gobierno en línea se encuentran en una etapa inicial de desarrollo y aún existen deficiencias en la provisión integrada de servicios y en la disponibilidad de ventanillas electrónicas para la realización transacciones en línea. Sin embargo, se ha construido una importante masa crítica de conocimiento en el desarrollo de estos programas, la cual podría ser capitalizada en beneficio de todos los países a través de acciones concertadas y de inversiones regionales que permitan superar las limitaciones en la expansión de los programas, asociadas con restricciones presupuestarias en los países.

En lo referente al **fomento de la competencia**, el estudio concluye que a pesar de los importantes avances registrados en la última década y que devinieron en la apertura del sector, existen aún problemas de carácter regulatorio e institucional que han impuesto

trabas a la expansión de la inversión extranjera y de la competencia en la provisión de servicios en la región. En ese sentido, se mencionan la falta de modernización de los marcos regulatorios en algunos países de la región, la falta de independencia del ente regulador respectivo, la vigencia de marcos regulatorios impredecibles y variables, la multiplicidad de entes reguladores y la poca vinculación del consumidor en la definición de las normas y políticas del sector, la carencia de recursos técnicos y económicos para la implantación y fiscalización de la regulación y las altas cargas impositivas, entre otros.

Finalmente, el informe propende por una distribución igualitaria de los beneficios de las TICs que resulte en una disminución de la brecha digital. Con el propósito de avanzar en políticas que permitan garantizar el **acceso universal** a estas tecnologías, el estudio identificó falencias en el diseño y desarrollo de los programas de telecentros, las que han impedido su expansión; así como otras actividades que maximizarían el impacto de la inversión en esta área y permitirían un mejor aprovechamiento de los recursos a través de la cooperación público-privada y de acciones a nivel regional.

## **Conclusiones y recomendaciones**

Las propuestas de acción se concentran en áreas donde existen bienes públicos o externalidades regionales susceptibles de ser explotadas a un costo relativamente bajo y en donde, por lo tanto, existe el potencial para una intervención de los gobiernos a nivel regional. Proyectos de esta naturaleza incluyen redes de intercambio de información y mejores prácticas en los temas de gobierno en línea, regulación, agendas de conectividad y telecentros; y redes de capacitación en regulación y otros aspectos de la sociedad de información.

También se identificaron estudios que tienen el objetivo de determinar la factibilidad de desarrollar proyectos internacionales en el sector. Estos incluyen el análisis del posible uso de la infraestructura existente en el campo de la energía para aumentar las redes de telecomunicaciones; el establecimiento de redes intrarregionales de alta velocidad con fines académicos; la factibilidad de un PIT (Punto de Interconexión de Tráfico o NAP por sus siglas en Inglés) regional y asistencia técnica para los PITs nacionales; y el diseño, monitoreo y evaluación del Plan de Acción para las TICs en el marco de IIRSA.

Otro aspecto que habría que considerar para incrementar la competencia entre operadores es extender las fronteras nacionales a fin de permitir, en primera instancia, y promover, posteriormente, la interconexión de servicios de diferentes países. En los momentos actuales, los diferentes sistemas se pueden conectar pero los mecanismos de remuneración a la conexión son complejos, pues no consideran las nuevas tecnologías como Voz sobre IP, y, en ciertos casos, no permiten la interconexión de ciertos servicios tales como el uso de telefonía celular o mensajes de texto. La promoción de contratos de interconexión entre operadores de distintos países, de la misma manera que los que existen entre operadores dentro de un mismo país, podría incrementar la competencia, reducir los precios, aumentar la oferta de servicios y expandir el tráfico por las redes, justificando nuevos proyectos de TICs e incorporando nuevos usuarios.

## Propuesta de Plan de Acción

Los objetivos de este Proceso Sectorial son, en primer lugar, promover mecanismos para incrementar la competencia entre proveedores de servicios. En segundo lugar, se debe orientar la acción hacia proyectos regionales que faciliten las comunicaciones entre países, aumentando la cobertura, calidad y variedad de los servicios y aprovechar los avances tecnológicos logrados en la última década para reducir los costos.

La infraestructura que apoya el desarrollo de las TICs es eminentemente internacional, por lo que las necesidades de armonización de normas y regulaciones es menos importante que en otras áreas de infraestructura.

Se parte del supuesto que las ganancias en conectividad dentro de los países producen avances en la integración de la región debido a las propiedades de red de las TICs, adicionales a los beneficios sociales y económicos. En este respecto, los planes nacionales podrían contribuir al logro de los objetivos que se buscan con los planes de acción de este Proceso Sectorial. De la misma manera, los esfuerzos que se realizan con las iniciativas de gobiernos en línea comparten los objetivos de este PS.

### Principales Acciones Propuestas:

- a. Realizar la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo con el fin de analizar los diagnósticos y conclusiones alcanzados y definir las acciones que formarán parte del Plan de Trabajo de este Proceso Sectorial.
- b. Realizar de Talleres de Trabajo con representantes de los diferentes organismos públicos y privados, tanto de las áreas de telecomunicaciones como de las áreas de la sociedad de información para discutir las propuestas de acción y sus mecanismos de implementación.
- c. Promover la creación de una red de reguladores, agendas de conectividad y redes de acceso universal para la transferencia de mejores prácticas en la región.
- d. Promover acciones puntuales y específicas relacionadas con contenidos educativos, información sobre mercados agrícolas, acceso a las TICs en zonas remotas, aprovechamiento de la capacidad de redes de empresas privadas, y profundización en estudios más específicos.
- e. Apoyar la realización de proyectos regionales específicos que podrían abarcar más de un Eje de Integración y Desarrollo: interconexiones a infraestructura internacional, cuellos de botella, NAP regional, sistema satelital amazónico, redes de alta velocidad para fines académicos, etc.
- f. Llevar a cabo un Taller de consulta con entidades públicas para estimular contratos de interconexión, impulsando el análisis de los aspectos técnicos, económicos y operacionales de contratos de interconexión entre operadores de distintos países. Si



fuera necesario, se promovería la gestión de grupos de trabajo intergubernamentales, entre todos los países o grupos de países, convocando a las entidades regionales e internacionales especializadas en este campo.

## **2. Sistemas Operativos de Transporte Aéreo**

Las empresas aéreas en Suramérica atraviesan por una de las peores crisis en su historia, condición que se evidencia en quebrantos, desaparición de empresas y en la fusión de algunas de ellas, así como en la disminución significativa de rutas y frecuencias. Esta situación no difiere mucho de lo que se experimenta en la industria a nivel mundial, donde los altos costos de operación, el descenso en el turismo y la sensación de inseguridad causada por el terrorismo internacional, han afectado de manera importante los flujos de transporte aéreo de pasajeros.

Es en este contexto adverso en el que la Iniciativa IIRSA, a través de un estudio de diagnóstico y de la elaboración de un plan de acción para el sector, ha desarrollado las actividades correspondientes al mandato instituido en el Proceso Sectorial de Sistemas Operativos de Transporte Aéreo.

Específicamente, el estudio realizado consiste de un análisis de la problemática del transporte aéreo en la región desde el punto de vista de las políticas de tráfico y de las regulaciones técnicas vigentes, y sobre esta base, propone acciones dirigidas a la consolidación e integración del sector a nivel regional, como condiciones fundamentales para la viabilidad de su operación comercial. El diagnóstico poco alentador pone de manifiesto la necesidad de avanzar en el desarrollo de dichas acciones y en la solución de las barreras que aún persisten al establecimiento de un diálogo efectivo al respecto en la región.

### **Diagnóstico**

El desarrollo de la industria aérea en la región ha seguido el patrón trazado por la condicionalidad que impone la existencia de un atractivo comercial mínimo que incentive la explotación de la operación del transporte. Lo anterior se refleja en que muchas de las rutas y frecuencias otorgadas de forma bilateral por los gobiernos no son explotadas debido a la inexistencia de un atractivo económico.

Adicionalmente, el volumen intrarregional de vuelos es mucho menor al esperado dada la extensión territorial de la región y que los mercados más importantes siguen estando fuera de la misma, en particular en las rutas hacia Europa y Estados Unidos. En este sentido, los *hubs* (centros de distribución) de la región, dependen de la existencia de tráficos norte-sur de carácter extrarregional.

Si bien lo anterior es de esperarse, dadas las condiciones del mercado y la naturaleza privada de las operaciones, esto no significa que dicha tendencia sea la más beneficiosa para la consolidación e integración del sector en las actuales circunstancias. En efecto, y a

pesar de la existencia de acuerdos bilaterales, esta tendencia ha sido imposible de revertir, debido principalmente a intereses divergentes entre los operadores y reguladores de los países del norte y sur del continente, lo que ha dificultado el desarrollo de un diálogo constructivo en materia de integración. Estas condiciones negativas se acentúan debido a deficiencias de política y regulatorias a nivel gubernamental, y operativas en cuanto a las empresas del sector se refiere.

La región carece de una política estratégica de desarrollo del sector, lo cual se traduce en la imposibilidad de llegar a acuerdos tendientes a lograr una verdadera flexibilización del tráfico (rutas y frecuencias). Adicionalmente, las diferencias en los marcos regulatorios, la disparidad de normas en lo referente a la certificación de aptitudes técnicas y laborales, y la falta de un reconocimiento intrarregional para las certificaciones de aéreo-navegabilidad, conspiran contra la libre transferencia de recursos humanos y de capital entre países, y, en consecuencia, atentan contra la productividad de factores y movilidad de los recursos.

El análisis de las prácticas empresariales en el sector también identificó falencias que afectan negativamente la competitividad de la industria a nivel regional. Las prácticas operativas en muchos casos están caracterizadas por sub-utilización del capital y por modalidades de trabajo ineficientes. A esto se suma la poca flexibilidad del mercado laboral y las restricciones a la inversión extranjera en el sector.

## **Conclusiones y recomendaciones**

Las aerolíneas suramericanas enfrentan una situación poco alentadora que se puede atribuir a la disminución de la demanda por servicios aéreos -la cual sigue una tendencia pro-cíclica-, al incremento en la competencia proveniente de operadores internacionales extrarregionales y a los crecientes costos de operación. Más allá de proponer la armonización normativa para la integración, el estudio presenta un análisis costo-beneficio que identifica opciones susceptibles de ser implementadas en el corto plazo, y que conllevan un impacto relativamente alto en términos del mejoramiento de la eficiencia en la operación del transporte aéreo.

El estudio concluye que sólo a través del levantamiento de restricciones a la propiedad de las empresas, la flexibilización total de los derechos de tráfico y el reconocimiento intrarregional de competencias regulatorias y técnicas, se puede lograr un cambio sustancial en el esquema de operación del transporte y avanzar en su integración y consolidación.

Dichos cambios permitirían el establecimiento de uno o dos *hubs* subregionales y la creación de operadores que desarrollarían rutas de punto a punto y rutas de alimentación a los centros de distribución. Este proceso es fundamental para la supervivencia de la industria en la región y demanda el compromiso de las autoridades y operadores en los planos político y de compatibilización regulatoria.

## **Propuesta de Plan de Acción**

- a. Realizar la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo con la participación de los organismos públicos responsables de las políticas aerocomerciales, con el fin de analizar los diagnósticos y conclusiones alcanzados y definir las acciones que formarán parte del Plan de Trabajo de este Proceso Sectorial.
- b. Realizar Talleres de Trabajo con la participación de representantes de los organismos públicos responsables de las políticas aerocomerciales y de las líneas aéreas.

El enfoque secuencial de tratamiento de las áreas temáticas que se propone, en primera instancia con los gobiernos y posteriormente con la participación de las líneas aéreas, es el siguiente:

### Primera Etapa

- Discusión del tratamiento de las 5ª y 6ª libertades con los países.
- Complementación con acuerdos comerciales: códigos compartidos, etc. hasta la explotación conjunta.

### Segunda Etapa

- Aumento de frecuencias en las rutas internas a través de los acuerdos bilaterales.
- Inicio de discusiones tendientes a lograr la integración productiva e institucional de las líneas aéreas de la región.

### Tercera Etapa

- Liberación total del mercado intrarregional y, en consecuencia, de los extrarregionales, al consolidarse centros de concentración de tráfico.
- Consolidación de la integración comercial, productiva e institucional de las empresas.
- Acuerdos de fiscalización, regulaciones, etc. y acuerdo multilateral regional.

## **3. Facilitación de Pasos de Frontera**

Las zonas de frontera en los países de la región, salvo en algunos casos, no han sido prioridad en las agendas de los gobiernos. El reciente proceso de descentralización política y el crecimiento de los flujos comerciales entre países vecinos, han puesto de manifiesto los grandes problemas que se viven en estas regiones, que además de ejemplificar una problemática difícil en términos sociales y económicos, también pueden representar una traba importante a la expansión del comercio e integración entre nuestros países.

En este sentido, y como un avance importante en el tratamiento de la integración regional, la Iniciativa IIRSA ha iniciado acciones dirigidas a convertir a las fronteras en

canales de verdadera integración. Este trabajo se ha enmarcado en el Proceso Sectorial de **Facilitación de Pasos de Frontera**, a través del cual se realizó un estudio que ha permitido determinar la tipología de los pasos y las actividades necesarias para mejorar su operación y ampliar la provisión de servicios.

El enfoque metodológico del estudio se centró en analizar el tema de forma multidimensional, atendiendo a los aspectos económicos, legales, logísticos e informáticos, que involucra al transporte carretero. Adicionalmente, los trabajos incluyeron el desarrollo de un diagnóstico detallado de un conjunto seleccionado de pasos de frontera y el análisis de medidas tendientes a lograr una mayor eficiencia en la operación de los mismos. Además de analizar los diferentes pasos fronterizos, el informe incluye también el análisis de los flujos de comercio carretero y de las condiciones actuales y potenciales del comercio intrarregional, las asimetrías existentes y la situación general de la infraestructura física.

El estudio parte de la premisa fundamental de que cualquier intento por profundizar la integración de los países suramericanos, debe pasar por garantizar la operación eficiente y el mejoramiento de los servicios de aduana y apoyo logístico en los pasos fronterizos. A partir de esta realidad, se hace énfasis en el creciente volumen de comercio intrarregional y la existencia de zonas de libre comercio regionales, como factores que otorgan a los costos de transporte una relevancia especial y demandan la formulación de acciones dirigidas a minimizarlos.

Lo anterior sustenta la importancia de los trabajos realizados en esta materia, si se tiene en cuenta que existe un consenso general (sector público y privado) en torno a que una parte significativa de los sobrecostos en el transporte internacional de cargas, tiene su origen en la ineficiencia y carencia de equipo e infraestructura en los pasos de frontera. Más aún, es importante resaltar que el desarrollo de acciones focalizadas en esta área tiene un impacto alto desde el punto de vista de costo y beneficio, y reviste externalidades positivas derivadas del efecto demostración.

## **Diagnóstico**

El estado actual del comercio internacional carretero en la región se puede resumir de la siguiente forma: el comercio intrarregional representa el 25% del valor total de las transacciones internacionales en la región, del cual el 40 % se realiza por modo carretero; las cifras de comercio exterior entre los países no son consistentes y no existe una metodología o concepto unificado para la generación de estadísticas; en general, la infraestructura de acceso a los pasos presenta buenas condiciones, a excepción de ciertas zonas; las empresas de transporte internacional son de carácter familiar en su mayoría y no han adoptado las últimas tecnologías aplicadas al transporte; las pautas de conducción influyen de forma importante en la extensión de los tiempos de viajes; y finalmente, a pesar de las asimetrías existentes, se cuenta con acuerdos internacionales a nivel político que propenden por la facilitación del tránsito en los pasos.

Dados los compromisos políticos entre los países, el trasbordo de mercancías en la frontera debería ser sólo el resultado de prácticas operativas del comercio internacional carretero y no el resultado de una imposición normativa o coactiva. Sin embargo, el estudio verificó que esta práctica es común en ciertos pasos de frontera y que esta situación atenta contra la fluidez del comercio y eficacia del transporte. Esta es sólo una de muchas situaciones que corroboran que las disposiciones referentes a la integración no han podido ser traducidas a la práctica.

Esto se debe principalmente a la poca capacidad de gestión en las fronteras y a la escasa o nula conciencia que se tiene de la importancia de la integración a nivel de los organismos gubernamentales locales y otros actores presentes en los pasos. En este sentido, el estudio puso de manifiesto el desconocimiento o aplicación inconsistente de la normatividad respectiva en muchos de los pasos de frontera (sobre todo en los países de la CAN), la debilidad institucional, la carencia de sistemas de evaluación de gestión y la falta de incentivos para que el personal en los pasos trabaje por una mayor eficiencia en la operación del transporte.

Adicional a estas insuficiencias, el estudio hace hincapié en el impacto negativo que muchas de las prácticas operacionales de los agentes privados tiene sobre la eficiencia y fluidez del transporte internacional de mercaderías, aún por encima de los problemas existentes en los pasos. Estas prácticas son recurrentes en la gran mayoría de los pasos y son el producto del esquema de operación de los transportistas (mono-conducción), de la inexistencia de estándares mínimos para acceder a la profesión, de deficiencias en la estructura y cultura empresarial de las firmas de transporte, y del desconocimiento de la normatividad de importación y exportación.

## **Conclusiones y recomendaciones**

El estudio concluye que existen oportunidades que revisten un alto potencial para mejorar la eficiencia del transporte internacional de mercancías y que consisten en intervenciones focalizadas en los principales pasos de la región. Estas acciones estarían dirigidas a establecer las condiciones que han sido identificadas como necesarias, para que los pasos se conviertan en motor de la integración y no en una traba. Estas condiciones mínimas se definieron como características de un paso de frontera “deseable” en el contexto de Suramérica y comprenden la integración de los servicios de control, la provisión oportuna y eficiente de los servicios logísticos y aduanales mínimos y la existencia de una infraestructura física adecuada. Estas tres características comprenden a su vez el desarrollo de varios aspectos en la operación de los pasos de frontera que en la actualidad presentan falencias o que no han sido optimizadas.

Con el propósito de avanzar en la consecución de pasos de frontera “deseables”, el estudio identificó varias acciones que incluyen: el mejoramiento de la infraestructura vial en los accesos a algunos de los pasos de frontera que lo requieren; la integración de los controles y sistemas informáticos para así eliminar o simplificar los procedimientos; la capacitación del personal que labora en los organismos gubernamentales responsables por la operación de los pasos de frontera; la adopción de manuales de procedimiento

consistentes que sirvan para inculcar el valor de la integración en los funcionarios locales y para definir claramente las normas aplicables; y, por último, como condición fundamental para que se verifiquen los cambios positivos enunciados anteriormente, la reforma en el esquema de gestión de los pasos de frontera y el fomento a la participación del sector privado en su operación. Estas acciones se deben llevar a cabo el marco de programas de desarrollo integral destinados a garantizar que todos los eslabones sean fortalecidos, en el contexto de las condiciones particulares de cada paso de frontera.

La participación del sector privado constituye un importante elemento en el fortalecimiento institucional, mejoramiento de la gestión y adopción de una cultura empresarial en la operación de los pasos fronterizos. La importancia de la participación privada se deriva de la oportunidad que representa en términos de minimizar el impacto negativo de las restricciones de carácter fiscal y de los problemas originados en la debilidad institucional de las agencias fronterizas; así como de la necesidad de establecer un esquema en el que exista un administrador binacional que garantice la implantación y seguimiento de las medidas necesarias para el funcionamiento “deseable” de los pasos. A esto se suma los importantes beneficios resultantes de la implantación de una cultura empresarial, dirigida a mejorar la eficiencia y con un interés innegable en la evaluación de resultados. La operación privada ha demostrado ser una opción exitosa en la operación del Paso Santo Tomé–Sao Borja, entre Argentina y Brasil, el cual es considerado como el paso que cumple con el mayor número de las condiciones que definen el paso “deseable”.

Las acciones descritas tienen la ventaja de propiciar un mejoramiento inmediato en la eficiencia del transporte, y aún más importante, de convertirse en vehículos para estimular el desarrollo económico y social de zonas de frontera, y de este modo, incorporar a las poblaciones locales a la búsqueda del objetivo de la integración. Lo anterior tiene beneficios importantes en la conciliación de los intereses de actores locales con el compromiso político que aboga por la integración entre los países de la región.

### **Propuesta de Plan de Acción**

- a. Realizar la reunión del Grupo Técnico Ejecutivo con la participación de los organismos públicos responsables de las políticas en materia de pasos de frontera, con el fin de analizar los diagnósticos y conclusiones alcanzados y definir las acciones que formarán parte del Plan de Trabajo de este Proceso Sectorial.
- b. Talleres de trabajo con los actores relevantes en los pasos de frontera y con autoridades públicas pertinentes, con relación a pasos con problemáticas comparables ó por subregión (CAN, MERCOSUR, etc.). Se propone realizar un taller demostrativo en donde se puedan apreciar las ventajas de contar con un Centro Unificado de Frontera e identificar las acciones requeridas en pasos específicos para realizar las mejoras requeridas.
- c. Desarrollo de proyectos piloto en distintas “categorías” de pasos (consolidados; con restricciones; y conflictivos) para identificar las restricciones de infraestructura y proponer la ejecución de las obras en instalaciones, accesos y puentes y poblaciones

adyacentes que interactúan con la actividad del paso; y tratar aspectos de gestión tales como controles, sistemas informáticos, horarios, capacitación de agentes públicos o privados, etc.

- d. A mediano plazo, identificar y consolidar acciones para adecuar la infraestructura vial de acceso a los pasos de frontera e infraestructura de soporte en cuanto a mejoramiento físico y de la gestión y operatividad existente y otras acciones complementarias.

#### **4. Sistemas Operativos de Transporte Marítimo**

El modo marítimo es el principal medio de transporte de mercaderías entre los países de la región. En ese sentido, los puertos constituyen nodos claves de soporte en la red de infraestructura que soporta el comercio internacional en la región y un eslabón trascendental en las cadenas de producción. Con el propósito de abordar el tema de forma integral, el CCT comisionó el desarrollo de estudios que buscan analizar el marco regulatorio que gobierna el transporte marítimo y las condiciones en que éste se articula a las cadenas de comercio exterior de los países mediante un análisis exhaustivo de los principales puertos de la región.

Por un lado, se realizó un estudio sobre cabotaje marítimo, con el fin de identificar el fundamento económico y las herramientas que permitan a los países suramericanos acordar en forma multilateral la apertura del cabotaje del transporte por agua.

Adicionalmente, se realizó un estudio para el análisis del transporte marítimo en la región que consiste en la evaluación de los principales puertos de cada país y el análisis de la cadena logística portuaria y su impacto sobre los flujos de comercio internacional. Dicho estudio identifica actividades tendientes a eliminar los obstáculos existentes en el transporte de mercaderías por vía marítima.

#### **Diagnóstico**

En los países existen dos posiciones divergentes en lo que respecta a la apertura del transporte por agua. Estas corresponden al interés de las compañías navieras, que prefieren la exclusividad de bandera y/o capital; y el interés de los dadores de carga y operadores de puertos que prefieren avanzar en la apertura. Adicional a esta divergencia, se presentan asimetrías que atentan contra la eficiencia del transporte y que han impedido la modernización del sector. En primer lugar, los modelos de la CAN y el MERCOSUR son diferentes en relación a la apertura de los tráficos nacionales de cabotaje.

Por otro lado, los puertos de Suramérica no cumplen adecuadamente la función de facilitar el comercio exterior y de servir de escalas para el sistema de transporte del resto del mundo. Revertir esta condición demanda el análisis de las condiciones particulares de cada puerto desde el punto de vista de los factores institucionales, físicos y organizativos, de su localización y de la calidad de los servicios ofrecidos. El estudio presenta un

análisis de los puertos en la región y puede constituirse en una herramienta para avanzar en la consolidación y mejoramiento de su operación hacia el futuro.

## **Conclusiones y recomendaciones**

Con el objetivo de corregir estos aspectos negativos, se identificó la necesidad de alcanzar un acuerdo multilateral de apertura en materia de cabotaje marítimo, diferenciar el tráfico de cabotaje doméstico de aquel llamado de *feeder* o internacional, reforzar los mecanismos de reciprocidad para resguardar los intereses de los navieros regionales en el resto del mundo, y eliminar los regímenes vigentes para la reserva de carga, sujeto a esta reciprocidad.

De igual manera, se identificó una serie de acciones relevantes a ser realizadas en materia portuaria, tanto a nivel regional y subregional como a nivel particular dentro de las necesidades de cada comunidad portuaria. Dentro de las acciones a realizar se propone desarrollar programas institucionales, de calidad, de sistemas de información, de capacitación de recursos humanos, de medio ambiente, de seguridad, de infraestructura y de áreas logísticas.

## **Propuesta de Plan de Acción - Puertos**

Las acciones a desarrollar tendrían un tratamiento similar al propuesto para el Proceso Sectorial sobre Facilitación de Pasos de Frontera. Su enfoque operativo se articulará también con las acciones propuestas en materia de transporte multimodal.

- a. Realizar una reunión del Grupo Técnico Ejecutivo con representantes de los gobiernos (áreas representativas de la infraestructura y del comercio internacional) para analizar procesos de facilitación, selección de puertos para desarrollos piloto (plataforma logística, procesos informáticos, profesionalización de agentes privados, etc.), con el fin de analizar los diagnósticos y conclusiones alcanzados y definir las acciones que formarán parte del Plan de Trabajo de este Proceso Sectorial.
- b. Taller con representantes relevantes del sector privado, para darle continuidad y seguimiento a las tareas acordadas por los gobiernos para el Plan de Acción.
- c. Identificar proyectos de infraestructura y equipos: accesos terrestres a puerto, canales acuáticos de acceso a puerto, playas de almacenaje/estiba, grúas y otros equipos auxiliares.

## **Propuesta de Plan de Acción – Cabotaje Marítimo**

Las acciones a llevar adelante en este Proceso tienen características diferentes y, aunque puertos y transporte marítimo y fluvial son parte de una única modalidad de transporte, sus problemáticas actuales son un tanto diferentes.



En el transporte marítimo las limitantes son fundamentalmente normativas, fundadas en cuestiones económicas privativas de intereses de cada país. La desregulación (en cualquier dimensión) permitiría la mayor competencia y las ventajas que de ella se derivan.

- a. Realizar una reunión del Grupo Técnico Ejecutivo con representantes de los gobiernos (áreas representativas de la formulación y gestión de políticas del sector marítimo), con el fin de analizar los diagnósticos y conclusiones alcanzados y definir las acciones que formarán parte del Plan de Trabajo de este Proceso Sectorial.
- b. Talleres de divulgación a nivel regional y subregional con representantes relevantes del sector privado, para darle continuidad y seguimiento a las tareas acordadas por los gobiernos para el Plan de Acción, con el fin de promover la liberación (total o condicionada) de tráficos entre puertos de un mismo país destinados a la exportación o importación; y fomentar la liberación intrarregional entre todos los países suramericanos.

## **5. Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales**

El objetivo principal de este Proceso Sectorial es promover acciones tendientes a crear las condiciones necesarias para que se desarrollen eficientes interconexiones energéticas regionales, bajo un marco regulatorio que promueva la competencia y el libre comercio. En este sentido, las actividades de este Proceso Sectorial están dirigidas a suscribir una agenda de consensos entre los gobiernos que permita la optimización de las interconexiones existentes y la integración regional de los mercados energéticos. Este objetivo se logrará mediante el desarrollo de una estructura de mercado energético regional con impactos aceptables en cada país.

El CCT propone, en esta primera etapa, abordar por separado el proceso de integración de los mercados energéticos en los países de la Región Andina, Guyana y Surinam, y en los países del Cono Sur por separado. Este enfoque de trabajo toma en cuenta el grado disímil de desarrollo del tema de integración sectorial y las limitaciones que emergen de las diferencias en los volúmenes y distancia en las transacciones entre estas subregiones.

Durante el año 2002 se avanzó en los contactos con las autoridades que establecen la política sectorial en cada uno de los países de la región y en la realización de misiones técnicas en las que se discutieron aspectos tales como las restricciones normativas existentes en cada país que afectan los procesos de comercio regional de energéticos, la armonización regulatoria asociada a la interconexión Perú-Ecuador-Colombia-Venezuela, el impacto de los cambios regulatorios en Brasil sobre la estructuración de un mercado regional en el Cono Sur.

Uno de los resultados del trabajo en este Proceso Sectorial se reflejan en el documento denominado "Condiciones Básicas para el funcionamiento de un Mercado Energético Regional Integrado" y que fue presentado en la II Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo, que se llevó a cabo en Lima en abril de 2003 y a la cual asistieron representantes de

agencias gubernamentales y operadores del sector. En esta reunión, se analizó un Plan de Trabajo que servirá como carta de navegación para el desarrollo de las actividades en este Proceso Sectorial en relación a sus acciones más inmediatas. La propuesta de Plan que se presenta a continuación contempla los comentarios y observaciones recogidos en esta reunión del GTE y se iniciaría su implementación tan pronto se cuente con la conformidad de los Gobiernos respecto a esta nueva versión. En relación a los trabajos de este GTE debe destacarse el creciente y coordinado aporte técnico que están prestando los organismos regionales especializados que actúan en este campo (ALADI, ARPEL, CEPAL, CIER, OLADE). Este último punto muestra significativos avances en forma consistente con el mandato surgido de la Segunda Reunión de Presidentes de América del Sur que tuvo lugar en la ciudad de Guayaquil, Ecuador en julio de 2002, evento en el cual el área de la integración energética se constituyó en un tema central del Consenso de Guayaquil firmado por los doce Presidentes y Jefes de Estado de la región.

## **Propuesta de Plan de Acción**

### **Largo plazo - Objetivo: Consolidar la conformación de un Mercado Energético Regional Suramericano.**

Actividad 1: Relevamiento de experiencias en otras regiones integradas. Modo de implantación de la Actividad 1: El CCT, en conjunto con ALADI, ARPEL, CEPAL, CIER y OLADE efectuará un relevamiento de estudios existentes en torno experiencias de otros procesos de integración de mercados energéticos y preparará un documento resumen de las mismas, destacando sus elementos salientes en materia técnica, normativa, operativa, regulatoria e institucional. Se examinarán experiencias tales como NORPOOL, South African Pool, Unión Europea, SIEPAC, etc. Cronograma de implantación de la Actividad 1: El documento sería distribuido a los Gobiernos de América del Sur antes de fines del mes de diciembre de 2003.

Actividad 2: Realización de talleres regionales especializados tendientes a generar elementos de juicio para el diseño de un Mercado Energético Regional: (1) El Planeamiento/Prospectiva Energética Regional. Alcance. Redes de transmisión y uso de fuentes primarias. Coordinación de las actividades nacionales. Identificación del STR (Sistema de Transmisión Regional); (2) Aspectos Comerciales de las Transacciones Internacionales. Alternativas de metodologías para la remuneración de los enlaces internacionales y del STR. Resolución de conflictos. Formación y Ejecución de Garantías. Mercados Spot y Contratos de Largo Plazo. Congestionamientos; (3) Aspectos Normativos y Operativos de Mercados Integrados. Coordinación del Despacho. Fuerza Mayor. Servicios; (4) La Seguridad de Abastecimiento Interno y las Autorizaciones Administrativas para las Exportaciones. Convergencia de Criterios. Modo de implantación de la Actividad 2: El CCT, en conjunto con ALADI, ARPEL, CEPAL, CIER y OLADE, según corresponda al área de especialización de cada entidad y del taller a ser realizado, convocará a actores claves del ámbito gubernamental y del sector privado a analizar los temas indicados más arriba con el fin de generar propuestas de política a fin de avanzar hacia el objetivo de largo plazo para la conformación de un mercado energético regional sudamericano. Cronograma de implantación de la Actividad

2: En el segundo semestre de 2003 se organizaría el taller regional No. 1. En el primer semestre de 2004 se organizaría el taller regional No. 2. Durante el segundo semestre de 2004 se organizarían los talleres regionales Nos. 3 y 4.

Actividad 3: Redacción de un proyecto de acuerdo multilateral vinculante sobre elementos básicos que se deben considerar cuando se negocien acuerdos bilaterales/plurilaterales. Modo de implantación de la Actividad 3: El CCT coordinará con ALADI, en consulta con ARPEL, CEPAL, CIER y OLADE, la preparación de un borrador del proyecto de acuerdo. Cronograma de implantación de la Actividad 3: El borrador del proyecto de acuerdo sería distribuido a los Gobiernos de América del Sur antes de fines del mes de abril de 2004.

**Mediano Plazo - Objetivo: Facilitar el libre comercio de energía eléctrica y gas a nivel sudamericano mediante la compatibilización de los marcos regulatorios e institucionales nacionales en pos de la viabilización de la inversión en interconexiones bi- o plurilaterales**, prestando particular atención a temas tales como: Alternativas para la remuneración de transporte y cargos por congestión; Garantías de pago a las transacciones; Determinar moneda para realizar transacciones internacionales; Liquidación de transacciones; Tratamiento del riesgo político y regulatorio. Seguridad Jurídica; Mecanismos de resolución de conflictos; Registro de actores; Identificación de otros productos transables (e.g., servicios complementarios); Calidad del servicio. Definición de confiabilidad y seguridad de los sistemas. Encuesta a los despachos de los países para determinar estándares y parámetros de operación.

Actividad 1: Prestar apoyo técnico a los grupos de trabajo de la Comunidad Andina y del MERCOSUR, en relación a tareas y demandas específicas sobre restricciones y barreras a los intercambios internacionales. Modo de implantación de la Actividad 1: El CCT establecerá contacto formal con los grupos subregionales a nivel de la CAN y el MERCOSUR que actúan en el campo de la compatibilización de los marcos regulatorios e institucionales nacionales. Se acordará con ambos grupos un programa de apoyo técnico priorizando el avance en el tratamiento de aquellos aspectos que resulten relevantes para la viabilización en el menor plazo posible de la inversión en interconexiones bi- o plurilaterales. Se invitará a los organismos observadores del GTE (ALADI, ARPEL, CEPAL, CIER y OLADE) a participar de las reuniones en torno del diseño del apoyo técnico a fin de que puedan aportar sus conocimientos y estudios sobre estos temas. Cronograma de implantación de la Actividad 1: Durante el segundo semestre de 2003 se acordarían los programas de apoyo técnico con la CAN y el MERCOSUR para iniciar su implementación en forma inmediata posterior.

Actividad 2: Prestar apoyo técnico al diálogo inter-subregional CAN/MERCOSUR; y a las tareas tendientes a la inserción efectiva y activa de Guyana y Surinam en el proceso de integración energética regional sudamericano. Modo de implantación de la Actividad 2: Como actividad complementaria de la anterior, tomando como base los programas de apoyo técnico a ser establecidos con la CAN y el MERCOSUR, se propondrá a los grupos técnicos de ambos esquemas subregionales un plan de acción que facilite el diálogo inter-subregional entre ambos así como acciones específicas orientadas a

materializar la inserción efectiva de Guyana y Surinam en el proceso, priorizando aquellos aspectos que coadyuven a la viabilización de la inversión en interconexiones bi- o plurilaterales. Al igual que en el caso anterior, se invitará a los organismos observadores del GTE (ALADI, ARPEL, CEPAL, CIER y OLADE) a participar de las reuniones en torno del diseño del plan. Cronograma de implantación de la Actividad 2: Durante el primer semestre de 2004 se prepararía el plan de acción indicado para iniciar su implementación en forma inmediata posterior.

Actividad 3: Prestar apoyo técnico a Gobiernos específicos en torno a la adecuación de sus regulaciones para la viabilización de la inversión en interconexiones bi- o plurilaterales. Modo de implantación de la Actividad 3: Como actividad complementaria de las dos anteriores, tomando como base los programas de apoyo técnico a ser establecidos con la CAN y el MERCOSUR y el plan de acción que facilite el diálogo inter-subregional entre ambos así como acciones específicas orientadas a materializar la inserción efectiva de Guyana y Surinam en el proceso, se iniciará un diálogo con los Gobiernos de América del Sur para apoyar las adecuaciones regulatorias para la viabilización de la inversión en interconexiones bi- o plurilaterales. Al igual que en los casos anteriores, se invitará a los organismos observadores del GTE (ALADI, ARPEL, CEPAL, CIER y OLADE) a participar de las reuniones en torno de la realización de estas actividades de apoyo. Cronograma de implantación de la Actividad 3: El inicio de la implantación de esta actividad se realizará en forma paralela a los dos anteriores, estimándose completar la misma durante el segundo semestre de 2004.

**Corto Plazo - Objetivo: Viabilizar el emprendimiento de iniciativas de interconexión eléctrica y gasífera a través del análisis y tratamiento de casos específicos relacionados con proyectos de la cartera de la IIRSA.**

Actividad 1: Relevamiento del desarrollo y desempeño de las interconexiones existentes. Modo de implantación de la Actividad 1: Tomando como base los estudios existentes en poder de los Gobiernos de América del Sur, de las instituciones que integran el CCT y de los organismos observadores del GTE (ALADI, ARPEL, CEPAL, CIER y OLADE) y los comentarios obtenidos en los encuentros con el sector empresarial, se iniciará un proceso de trabajo técnico con los Gobiernos nacionales que participan en cada una de las interconexiones previstas para analizar los requisitos técnicos faltantes que permitan mejorar la eficiencia en el desempeño de las interconexiones existentes en el menor plazo posible. Esta tarea podría contribuir en forma significativa a la consecución de los objetivos y actividades planteadas para el mediano y largo plazo. Cronograma de implantación de la Actividad 1: Esta actividad es una tarea continua de apoyo de las entidades que integran el CCT, habiéndose iniciado ya el proceso de trabajo antes indicado y esperando resultados concretos entre el segundo semestre de 2003 y el primer semestre de 2004.

Actividad 2: Analizar proyectos de primera generación propuestos dentro de la Iniciativa IIRSA y estudiar restricciones y barreras existentes a las transacciones internacionales, tanto a nivel comercial como operativo y técnico, incluyendo la coordinación de acciones con los GTEs sobre Ejes de Integración y Desarrollo con el objeto de resolver

restricciones de tipo regulatorio o institucional en el desarrollo de proyectos. Modo de implantación de la Actividad 2: El CCT efectuará un análisis específico, tomando en cuenta los resultados de la actividad anterior, del conjunto de proyectos de interconexión eléctrica y gasífera que forman parte de la primera generación de la cartera propuesta a través de la Iniciativa IIRSA por los Gobiernos. Esta actividad se coordinará con los organismos observadores del GTE. El análisis comprenderá no sólo los aspectos técnicos de los proyectos sino también eventuales alternativas de financiamiento para los mismos. Cronograma de implantación de la Actividad 2: Al igual que la anterior, esta actividad es una tarea continua de apoyo de las entidades que integran el CCT, habiéndose iniciado ya el proceso de trabajo antes indicado.

Actividad 3: Implementar acciones de coordinación inter-agencial entre organismos que actúan en el campo de la integración energética en la región sudamericana, incluyendo la generación de un espacio virtual de disponibilidad e intercambio de información y estudios técnicos. Modo de implantación de la Actividad 3: El CCT convocará una nueva reunión de coordinación con los organismos observadores del GTE a fin de analizar los planes de trabajo de cada una de las entidades para evitar eventuales superposiciones de esfuerzos y actividades y coadyuvar a una mejor asignación de recursos técnicos y financieros en torno de las actividades del plan de trabajo del GTE. Asimismo, se analizará la modalidad más apropiada para difundir e intercambiar información y estudios sobre la temática energética a través de la página web de IIRSA. Cronograma de implantación de la Actividad 3: El CCT convocará a la reunión de coordinación con los organismos observadores del GTE durante el segundo semestre de 2003 en la cual se establecerá un mecanismo de contactos y encuentros periódicos en forma continua.

## **6. Sistemas Operativos de Transporte Multimodal**

El transporte Multimodal consiste en el porte de mercancías en al menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar determinado en que el operador asume la custodia hasta otro lugar en el que se realiza su entrega. Esta modalidad se basa en un contrato en el que se especifica la responsabilidad del transportista y que es de carácter bilateral, oneroso y conmutativo.

### **Diagnóstico**

La operación eficiente del transporte multimodal a nivel regional cobra una creciente importancia, teniendo en cuenta que en el marco de los Ejes de Integración y Desarrollo se tiene prevista la articulación de cadenas logísticas (eslabonando centros de producción-carreteras- puertos- ferrocarriles- y/o aeropuertos) para la exportación de bienes y servicios. A la luz de esta realidad, en el marco de la Iniciativa IIRSA se llevó a cabo un estudio de diagnóstico de la situación del transporte multimodal en América del Sur.

Dicho estudio tiene por objeto impulsar el análisis de la problemática legal del transporte multimodal en la región, con el fin de sentar las bases para la institución de un marco legal armonizado para el transporte internacional multimodal de mercaderías, y de forma

complementaria, el análisis de la incidencia que este desarrollo tendría sobre los niveles de competitividad regional.

## **Conclusiones y recomendaciones**

El estudio concluye que la región está en déficit en lo que se refiere a la infraestructura de soporte y la funcionalidad de los servicios de transporte multimodal. Adicionalmente, el poco conocimiento que se tiene sobre la normatividad interna de los países y su complejidad y obsolescencia representan cargas adicionales que no han permitido que la actividad alcance su potencial y aumentan la inseguridad jurídica que perjudica la inversión privada.

Los beneficios de contar con un instrumento común en la región son significativos. En general, la complejidad y obsolescencia de las normas vigentes es un factor que restringe el comercio y el transporte. Un escenario con una normativa común permitiría un mayor aprovechamiento de la infraestructura disponible, una reducción en el costo del transporte y favorecería los procesos de integración y la competitividad regional.

Las recomendaciones del estudio se dirigen a avanzar en la armonización de los marcos regulatorios. Para este efecto, el estudio identifica tres posibles opciones: articular los marcos normativos vigentes; armonizar los marcos regulatorios, eliminando las asimetrías que dificultan el desarrollo del transporte multimodal; y consagrar un nuevo acuerdo suramericano. Sea cual fuere la aproximación a esta problemática, el estudio concluye que es necesario también adoptar un marco institucional más dinámico y eficiente, que permita la adopción e implementación efectiva de estos acuerdos. En particular, se propone apoyar las propuestas e instrumentos impulsados por la ALADI y la UNCTAD para un esquema regulatorio regional e internacional de transporte multimodal y promover el desarrollo de la intermodalidad como concepto para optimizar el uso de la infraestructura disponible.

La nueva normatividad debería incluir el logro de las siguientes metas: unificación documental, desregulación del tráfico de contenedores, baja de los costos impositivos en los tramos internos, entre otras. La inclusión de estos aspectos dotará a los agentes del mercado de soluciones que estén más acorde con las nuevas tendencias en la operación del comercio exterior.

## **Propuesta de Plan de Acción**

- a. Realizar una reunión del Grupo Técnico Ejecutivo con representantes de los gobiernos, con el fin de analizar los diagnósticos y conclusiones alcanzados y definir las acciones que formarán parte del Plan de Trabajo de este Proceso Sectorial, tendientes a estimular la promoción del transporte multimodal e impulsar la articulación de las normativas de los países de la región, como paso inicial hacia la armonización de los marcos legales.

- b. Taller con representantes relevantes del sector privado, para darle continuidad y seguimiento a las tareas acordadas por los gobiernos para el Plan de Acción, incluyendo los dadores de carga, transportistas y servicios conexos.
- c. Identificar aspectos operativos, técnicos y de infraestructura que faciliten el desarrollo del transporte multimodal en la región, a fin de implementar acciones concretas respecto de los mismos.

## **7. Instrumentos de Financiamiento**

El objetivo de este proceso sectorial es generar alternativas dirigidas a superar los factores adversos que dificultan la financiación de proyectos transnacionales de infraestructura. Este propósito cobra especial importancia a la luz de las dificultades fiscales y de la disminución en los flujos de inversión extranjera a la región, que se han verificado en los últimos años.

### **Diagnóstico**

En especial, dentro de los procesos de integración y una vez identificados y decantadas las acciones tendientes a desarrollar los proyectos estratégicos para la integración regional, las restricciones fiscales de los países para llevar a cabo los desarrollos en la infraestructura requerida se constituyen en el principal cuello de botella a resolver. Por un lado, la difícil situación fiscal de la mayoría de los países restringe la disponibilidad de recursos de inversión pública en infraestructura, y por otro, el interés del sector privado en financiar proyectos de infraestructura ha disminuido debido a las condiciones macroeconómicas de los países.

Como resultado de estas restricciones, se han explorado algunas alternativas novedosas de financiamiento, incluyendo varios esquemas para atraer participación de capitales privados. Sin embargo, dado que algunos países buscan soluciones innovativas para la financiación de proyectos, se hace necesario analizar las implicaciones sobre la utilización de estos instrumentos en un país determinado dadas las características particulares de los proyectos transnacionales como bienes públicos (en contraposición a los mecanismos utilizados con bienes privados). De igual manera, es necesario estudiar las implicaciones políticas, económicas y fiscales que se pueden tener en el mediano y largo plazo por la utilización de este tipo de instrumentos.

Para dar inicio a las actividades en este sentido, se preparó una nota sobre mecanismos innovadores de financiamiento, la cual fue acogida por los representantes del CDE en la reunión de Brasilia. En el marco de esa misma reunión, se llevó a cabo el Taller de Trabajo sobre Instrumentos para el Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional, en el que participaron funcionarios de agencias de financiamiento y empresas del sector privado, para compartir experiencias en el diseño y ejecución de esquemas de financiamiento para proyectos de infraestructura. Con este taller se dio inicio a los trabajos de este Proceso Sectorial que busca generar alternativas dirigidas a superar los factores adversos que dificultan la financiación de proyectos de este tipo.

Los temas tratados en el taller de trabajo incluyeron: la gestión de la inversión pública en infraestructura ante el actual contexto macroeconómico en América del Sur; el financiamiento público y privado de los proyectos transnacionales de infraestructura; mecanismos nacionales, bilaterales, regionales y multilaterales y los obstáculos existentes para su utilización eficiente y efectiva; tipos de riesgo y su mitigación; la importancia de los marcos regulatorios y los organismos de regulación de los sectores de energía, telecomunicaciones y transporte en el flujo de financiamiento; e innovación para la superación de los factores de riesgo que dificultan el financiamiento de la infraestructura en América del Sur.

Otras actividades relacionadas con el tema incluyen la preparación de varios estudios que tienen por objeto apoyar las actividades de la comunidad IIRSA en este Proceso Sectorial.

Los distintos estudios han buscado realizar aportes a diferentes aspectos relacionados con la inversión en infraestructura y los diferentes mecanismos para ser realizados. Estos trabajos cubren las áreas de metodologías para la identificación y priorización de proyectos, la definición de estructuras financieras para proyectos transnacionales de infraestructura en el contexto de IIRSA, la necesidad de apoyar mecanismos que permitan la realización de transacciones transnacionales por parte de los mercados de capitales locales y el estudio de alternativas y experiencias en materia de proyectos de participación público–privada para América del Sur.

La financiación de proyectos de infraestructura transnacional es un proceso complejo que requiere un tratamiento especial, ya que involucra el tratamiento de costos, beneficios, riesgos, contratos y aspectos regulatorios con varios países en una misma región. El estudio de estructuras financieras hace importantes aportes en lo que se refiere al tema de gobernabilidad en IIRSA, proponiendo métodos para internalizar sin nuevas adiciones presupuestales, las externalidades que puedan impedir el acuerdo entre países en un proyecto específico. También trata estructuras que permiten ganancias de eficiencia en la obtención de recursos mediante la separación entre financiación y construcción (*unbundling*).

Por otra parte, el estudio sobre metodologías para la identificación de proyectos hace aportes importantes a la definición de las características que podrían imprimir el sello IIRSA a proyectos de infraestructura, con el propósito de establecer, en un marco limitado de recursos, esquemas que incentiven a la selección de proyectos de mayor beneficio económico bajo un concepto regional.

De igual manera, bajo los nuevos conceptos introducidos por IIRSA, los mercados de capitales locales y su desarrollo, en especial en cuanto al tratamiento de las transacciones, se realizó un estudio con el objetivo de analizar la factibilidad de establecer una facilidad de liquidación y compensación regional como forma de integrar los mercados de



capitales en los diferentes países suramericanos. El estudio presenta una aproximación a las condiciones necesarias para su establecimiento y sobre los beneficios potenciales que traería un desarrollo de estas características para la reducción en los costos de financiamiento y acceso a capital de largo plazo para la financiación de proyectos transnacionales de infraestructura.

Por otro lado, se realiza un aporte de las diferentes experiencias y alternativas de participación público–privada en los países de la región, con el objetivo de presentar y caracterizar los modelos usuales de participación público–privada y considerar los principales aspectos relevantes para su implementación tanto a nivel global como de cada uno de los proyectos.

## **Conclusiones y recomendaciones**

En conclusión, la contribución al tratamiento de diferentes aspectos relevantes para la financiación de proyectos, constituyen las bases para plantear y desarrollar proyectos de integración bajo nuevos esquemas de financiación, y promueven un espacio para una discusión.

Sin embargo, como conclusión de los diversos tratamientos conceptuales, se concluye que el énfasis se debe realizar en el desarrollo de los aspectos que garanticen la viabilidad de un proyecto en particular. Para ello, es necesario analizar de manera particular todos los aspectos que influyen en la viabilidad de un proyecto, sus riesgos y su esquema de mitigación.

## **Propuesta de Plan de Acción**

- a. Integración de los resultados de los estudios para responder al desafío del financiamiento de la infraestructura regional.
- b. Realización de talleres regionales para difundir los resultados de los estudios y establecer líneas de acción específicas.
- c. Identificación de proyectos pilotos transnacionales apropiados para aplicar los esquemas de financiamiento analizados.

## **4. DESAFÍOS FUTUROS**

### ***A. El nuevo esquema de trabajo***

Hasta el momento, se realizó en IIRSA un gran esfuerzo de recopilación y procesamiento de información que sirvió de base para la elaboración preliminar de las Visiones de Negocios de los Ejes de Integración y Desarrollo y de la Visión Estratégica Suramericana. Esta información permitió también identificar aquellos problemas y deficiencias que, no siendo de infraestructura, demoran o afectan la viabilidad de la concreción de las potencialidades de negocio de los Ejes, precisándose aquellas acciones o proyectos necesarios para superar estas barreras.

Ahora se inicia una segunda etapa, orientada a profundizar la Visión Estratégica Suramericana, consolidar las Visiones de Negocios de los Ejes de Integración y Desarrollo y materializar soluciones de alto impacto integrador. Para ello, es necesario promover una mayor participación de los otros sectores involucrados (incluyendo el sector privado y la sociedad civil) y lograr un mayor consenso respecto a las áreas críticas de trabajo.

La consolidación y finalización de esta etapa de profundización de la Iniciativa requiere introducir ajustes al tratamiento operativo y estratégico anterior, aplicando mecanismos flexibles que se adapten a los requerimientos.

De igual manera, dado que las grandes problemáticas tanto en los Ejes de Integración y Desarrollo como en los Procesos Sectoriales de Integración se encuentran identificadas mas no desarrolladas en su totalidad, se prevé la necesidad de profundizar en los aspectos puntuales críticos que se han evidenciado como resultado de los avances anteriores. Por ello, se proponen acciones que involucran tanto los aspectos estratégicos, de análisis y discusión de problemáticas regionales relacionadas con los Ejes de Integración y Desarrollo y los Procesos Sectoriales, como los aspectos operacionales dirigidos a materializar las propuestas estratégicas que han resultado de las diferentes actividades.

En ese sentido, se vislumbran dos espacios críticos de trabajo en la Iniciativa en el futuro próximo: (i) un espacio de trabajo global a nivel de región con un enfoque hacia Ejes de Integración y Desarrollo y grupos de Ejes; y (ii) un espacio de trabajo a nivel de Ejes de Integración y Desarrollo enfocado hacia los países. Bajo este nuevo esquema, se propone que la metodología de trabajo utilizada anteriormente, a través de un esquema de gerentes responsables por el desarrollo de cada uno de los EID, se reemplace por un esquema de trabajo más dinámico, ágil y liviano que se concentre en la atención y resolución de acciones específicas.

#### **1. Estrategia de trabajo global en el ámbito regional**

Es necesario avanzar en el proceso de discusión y validación de la Visión Estratégica Suramericana a fin de ir alcanzando consensos mínimos que permitan un accionar

consistente de la Iniciativa. De manera complementaria, se requiere también un trabajo a nivel de región, de desdoblamiento de la Visión Estratégica hacia las Visiones de Negocios de los Ejes, buscando elementos vinculantes entre la Visión Estratégica formulada y discutida y dichas Visiones de Negocios de los Ejes. Así, los países en el ámbito de la Iniciativa podrán identificar las acciones que se enmarcan en una visión común, dentro del concepto de Ejes de Integración y Desarrollo y Visión Estratégica para la Región.

## **2. Estrategia de trabajo a nivel de los Ejes**

Como resultado de los trabajos realizados en los Ejes y en los Procesos Sectoriales, se ha identificado una serie de acciones más puntuales y profundas que requieren ser desarrolladas a nivel de país, a nivel bilateral o multilateral, con particular enfoque hacia la resolución de cuellos de botella y a la promoción de acciones de corto plazo que tengan alto impacto en la integración, tanto en la formulación y ejecución de proyectos, como en la resolución de problemas y eliminación de cuellos de botella regulatorios y/u operativos.

Dentro de las acciones que se han identificado en los Ejes de Integración y Desarrollo se encuentran las siguientes:

**Visiones de Negocios de los Ejes de Integración y Desarrollo.** Se realizará un proceso de difusión y discusión amplia respecto a la Visión de Negocios de los Ejes, involucrando un espectro más amplio de actores dentro de la discusión, promoviendo la participación del sector privado que aporte la perspectiva empresarial regional, y la participación de la sociedad civil para que aporte nuevos criterios y puntos de vista que enriquezcan la Visión de Negocios.

**Portafolio de Proyectos.** Dentro del portafolio de proyectos existente, se realizará un trabajo de seguimiento, refinación y gestión, definiendo necesidades de apoyo y trabajos que requieran ser llevados a cabo, identificando problemas y posibles soluciones para cuellos de botella y realizando reuniones bilaterales y transnacionales para desarrollar proyectos específicos. En ese sentido, el trabajo siguiente, tanto a nivel de los países como de las instituciones financieras, se concentrará en la concertación y definición de proyectos estratégicos y en la identificación de acciones para llevar a cabo estos proyectos.

Una vez definidas y concertadas las prioridades en los Ejes y a nivel de país, se requiere un trabajo de internalización de las prioridades dentro de los procesos de programación presupuestal de los países, con el fin de que los compromisos discutidos se vean reflejados en acciones concretas. De igual forma, las entidades financieras reafirman su compromiso de apoyar los procesos de preparación y de financiación de los proyectos estructurantes, de acuerdo a los procesos de programación y financiación propios de cada una de ellas.

**Agenda de temas sectoriales.** Se realizará un trabajo de análisis con instituciones de los Gobiernos sobre aspectos críticos regulatorios y operativos, buscando entre otros, la realización de acuerdos y convenios entre países, acciones en pasos de frontera y acciones regulatorias y agenda de otros temas sectoriales. Las acciones en estos campos tienen como premisa fundamental para su desarrollo eficiente y oportuno, el ejercicio de la voluntad política. Una vez acordada una mayor definición de acciones regulatorias y de acciones operativas, luego de un proceso de divulgación y concertación con el sector privado y la sociedad civil, se procederá a buscar los mecanismos para materializar la resolución de los cuellos de botella y temas críticos en estos aspectos.

### ***B. Proceso participativo y de consulta con el sector privado y la sociedad civil***

Esta etapa de IIRSA requiere un trabajo más profundo de consulta y retroalimentación del sector privado y la sociedad civil. Para ello, a continuación de los talleres y reuniones programados para ser realizados con los Gobiernos de los países en el marco de la discusión de la Visión Estratégica Suramericana, la Visión de Negocios y los Procesos Sectoriales, se plantea la participación de diferentes actores tales como inversionistas, operadores, usuarios, financiadores, sector académico, formadores de opinión y sociedad civil con el fin de obtener retroalimentación respecto a los diferentes aspectos de la Iniciativa que los afectan y los benefician.

Estas acciones de incorporación de la sociedad civil se realizarán dentro de diferentes escenarios: (i) en la validación, discusión y formulación de la Visión Estratégica Suramericana y su desdoblamiento y vinculación con los Ejes de Integración y Desarrollo; (ii) en la validación y discusión de los resultados de las Visiones de Negocios de los Ejes a los que pertenece un país, desde la óptica de las regiones y micro-regiones de los Ejes; y (iii) en la validación y discusión de los resultados de los diferentes procesos sectoriales, tanto a nivel regional, subregional, de Eje de Integración y Desarrollo y de País. Es importante anotar que muchos de estos escenarios serán coincidentes con el fin de aprovechar las diferentes sinergias.

### ***C. Divulgación de estándares ambientales y sociales dentro de los proyectos de la Iniciativa***

La región suramericana cuenta con una geografía diversa y heterogénea, donde se identifican zonas de particular importancia en cuanto a su riqueza y diversidad biológica, riqueza y diversidad cultural y zonas de alta vulnerabilidad ambiental. Como parte de los trabajos realizados en los Ejes de Integración y Desarrollo, se han identificado algunos Ejes cuyas características particulares demandan un esfuerzo adicional en cuanto a lograr el objetivo de la integración física, ya que involucran áreas de alta vulnerabilidad ambiental y social. Consiguientemente, es necesario tener un especial cuidado al adoptar medidas de carácter social y de preservación y protección del medio ambiente. En ese sentido, se considera conveniente iniciar un proceso de divulgación de los actuales estándares ambientales y sociales de las entidades financieras integrantes del CCT, como parte de esa tarea.

De igual manera, se iniciará un trabajo de recopilación de las diferentes documentaciones que regulan esta materia en diferentes instituciones financieras multilaterales, en conjunto con su divulgación y promoción ante diferentes actores de la sociedad civil.

#### ***D. Financiamiento***

Una vez que se llegue a un trabajo de depuración de la información y de identificación de las actividades estratégicas y críticas para la integración, se requiere realizar una tarea conjunta para materializar, de manera coordinada y sincronizada entre los países de la región, las iniciativas de mayor impacto sobre la integración.

La ejecución de estas iniciativas de alto impacto integrador demandará la estructuración de un esquema de financiamiento, acorde a las características y peculiaridades de cada operación. En ese sentido, es necesario tener claridad sobre el alcance y las posibilidades de los esquemas de financiamiento público, así como del alcance y posibilidades e impacto presupuestal de mediano y largo plazo de los mecanismos innovativos que se planteen para solucionar las limitaciones fiscales en el corto plazo.

En cuanto a los proyectos factibles de ser financiados con participación público-privada, se apoyará la estructuración de esquemas financieros adecuados para aquellos proyectos de alto impacto integrador.

Una vez identificados y concertados los proyectos viables y estratégicos, los países deberían tomarlos en cuenta en su proceso de programación presupuestal, para que de manera coordinada, se atienda esta prioridad. Luego de que estas acciones se incorporen dentro del proceso de toma de decisiones de los países, se debe considerar tanto la capacidad de financiación como la capacidad de ejecución, con el fin de contar con una proyección en tiempos razonables de la culminación de las acciones.

El apoyo financiero de las entidades multilaterales, tanto para la preparación como para la ejecución de estos proyectos estratégicos, se realizará dentro de los mecanismos de programación y preparación propios de cada una de ellas, las que tomarán en cuenta el carácter integrador de estas operaciones al momento de definir su participación.

#### ***E. Consolidación del esquema institucional***

Durante la presente etapa de la Iniciativa, se ha consolidado un gran capital institucional, tanto a nivel de los países, como a nivel de las instituciones que integran el CCT. En adelante se buscará profundizar este capital institucional ampliando el espectro de actores que intervienen en el proceso, involucrando a diferentes actores del sector privado y de la sociedad civil.

La consolidación del capital institucional que ha realizado IIRSA en los diferentes ámbitos de acción requiere incorporar a nuevos actores relevantes de los países, encargados de la toma de decisiones, de la definición de prioridades, de la asignación de

recursos a proyectos vinculados con IIRSA y otros temas relacionados. En ese sentido, es importante incorporar a nuevos actores dentro de los países, como son representantes de las áreas de economía y finanzas, comercio exterior y medio ambiente.