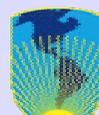


Cuarta Reunión del  
Comité de Dirección Ejecutiva

Informe del  
Comité de Coordinación Técnica



BID

FONPLATA

Caracas, República Bolivariana de Venezuela

2 de julio de 2003

Iniciativa para la Integración  
de la Infraestructura  
Regional Suramericana:  
Antecedentes



## Principios IIRSA

- IIRSA es una iniciativa multisectorial que comprende el desarrollo de procesos de integración en las áreas de transporte, telecomunicaciones y mercados energéticos. De forma complementaria, la Iniciativa contempla la integración de la infraestructura en múltiples ejes geográficos, los cuales responden a las sinergias en la integración física y económica de la región y buscan la densificación de los intercambios comerciales y el desarrollo regional
- Es una iniciativa multidisciplinaria que involucra la coordinación de planes e inversiones, la armonización de aspectos regulatorios e institucionales, y la identificación de mecanismos innovativos de financiamiento público y privado

## La Situación Actual

- Suramérica está perdiendo participación en el comercio mundial
- Baja competitividad global
- Comercio intrarregional escaso (aprox. 20%)
- Suramérica hoy es un territorio desarticulado
- Plataforma logística fraccionada
- Costo Suramérica es muy alto
- Existe Voluntad Política para la Integración Física de la Región

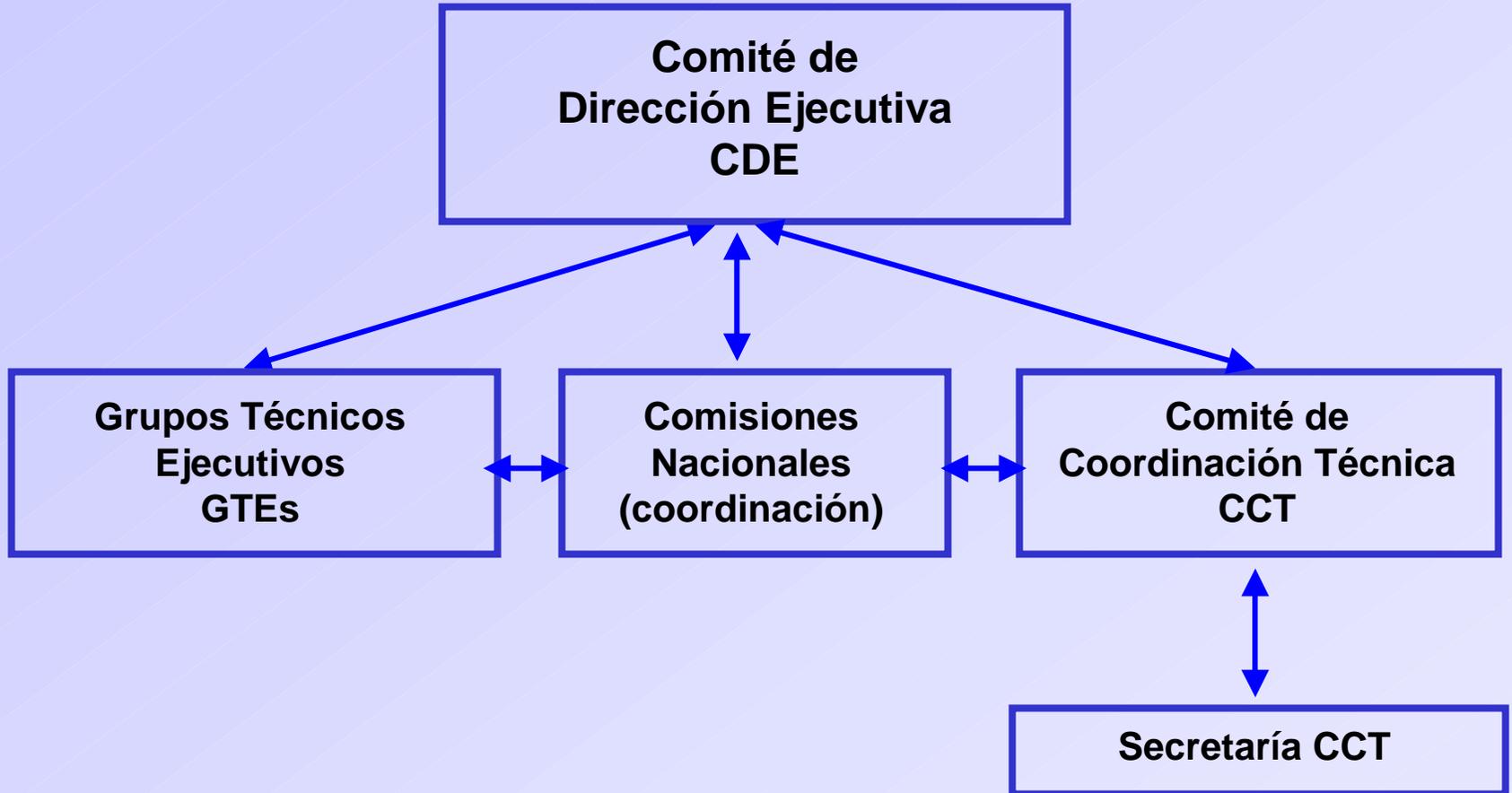
## El Esfuerzo IIRSA persigue:

- Apoyar la integración de mercados para incrementar el comercio intrarregional, aprovechando primero las oportunidades de integración física más obvias
- Apoyar con infraestructura la consolidación de cadenas productivas para lograr una inserción más competitiva en los grandes mercados del mundo
- Reducir *Costo Suramérica* a través de la creación de una plataforma logística vertebrada e insertada a la economía global

## Apoyo Político a la Iniciativa

-   
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
**Primera Reunión de Presidentes de América del Sur** realizada en la ciudad de Brasilia, Brasil entre el 30 de agosto y 1ero. de septiembre de 2000: Compromiso de los gobiernos Suramericanos con la modernización e integración de la infraestructura regional
- Reunión Ministerial de Montevideo, Uruguay** realizada en diciembre de 2000
- Primera Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia** en abril de 2001
- Segunda Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva en Buenos Aires, Argentina** en diciembre de 2001
- Tercera Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva en Brasilia, Brasil**, en mayo de 2002
- Segunda Reunión de Presidentes de América del Sur** realizada en la ciudad de Guayaquil, Ecuador entre los días 26 y 27 de julio de 2002: Análisis de los avances de IIRSA y reafirmación del compromiso y apoyo político de los Gobiernos

## Mecanismos Institucionales



### Comité de Dirección Ejecutiva CDE

Integrado por representantes de alto nivel designados por los Gobiernos de América del Sur, pertenecientes a las entidades que los Gobiernos consideren convenientes.

Funciones: Desarrollo y aprobación de una visión unificada; formulación de recomendaciones y directrices dirigidas a los gobiernos para la conformación de una política común para la definición de marcos regulatorios y planes de inversión.

### Comité de Coordinación Técnica CCT

Secretaría: Representantes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

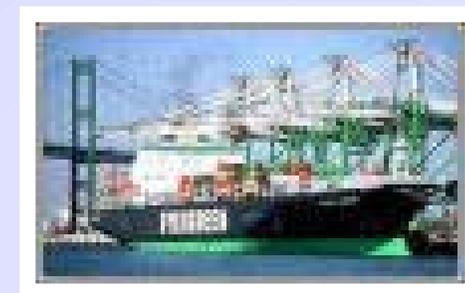
Funciones: Prestar asesoría al CDE, a los GTEs y las Comisiones Nacionales en el desarrollo de la Iniciativa, en la identificación de proyectos y de opciones de financiamiento. La Secretaría del CCT coordina la asistencia técnica de las tres instituciones.

### Grupos Técnicos Ejecutivos GTEs

Compuestos por funcionarios técnicos gubernamentales de alto nivel, organizados en torno a ejes geográficos de integración o temas sectoriales claves. Coordinación Nacional como elemento vinculante entre los actores de los países.

Funciones: Coordinan con el CCT las propuestas técnicas que sean presentadas al CDE; analizan técnicamente los temas del Eje o Proceso; analizan y proponen alternativas de financiamiento; implementan las acciones del Plan de Trabajo; mantienen informado al CCT acerca de la evolución del trabajo en el Eje o Proceso.

Logros y Avances  
de la Iniciativa:  
Mayo 2002 a  
Julio 2003



## Enfoque de IIRSA y Plan de Acción

- **Desarrollo del Plan de Acción para la Integración de Infraestructura Regional bajo dos enfoques:**
  - Ejes de Integración y Desarrollo
  - Procesos Sectoriales de Integración
- **Ejes de Integración y Desarrollo**
  - Mecanismo de planificación regional que organiza el territorio bajo referencias geo-económicas.
  - Franjas multinacionales concentradoras de los flujos de comercio actuales y potenciales apoyadas por un sistema de infraestructura económica y sus servicios asociados.
  - Al inicio del período se contaban con tres ejes operativos, en la actualidad se cuenta con ocho ejes de integración en desarrollo.
- **Procesos Sectoriales**
  - Identificación y actuación sobre los cuellos de botella en áreas regulatorias, operativas e institucionales que dificultan la integración en infraestructura.
  - Identificación de áreas potenciales para una mayor convergencia normativa.
  - Elementos fundamentales para obtener los mayores beneficios derivados de la utilización de la infraestructura

## En dónde estábamos hace un año

- **Estado de Avance en la pasada reunión de CDE en Brasilia (Mayo 2002):**
  - Esquema institucional de implementación y acompañamiento al Plan de Acción definido.
  - Tres Ejes de Integración y Desarrollo identificados.
  - Portafolio inicial de proyectos.
  - Identificación de actividades a realizarse en el futuro:
    - Formulación de Visiones de Negocios en los Ejes de Integración y Desarrollo.
    - Inicio de actividades en los restantes Ejes de Integración y Desarrollo.
    - Formulación de diagnósticos en los procesos sectoriales y propuestas de Planes de Acción.
    - Formulación de una Visión Estratégica compartida para América del Sur basada en los principios orientadores.

## Logros y Avances a la fecha

- **Culminación de una etapa de identificación de un portafolio de proyectos de integración en los Ejes de Integración y Desarrollo**
  - Identificación de información de proyectos y cuellos de botella regulatorios e institucionales
  - Identificación de un portafolio de proyectos
  - Proyectos estructurantes de primera y segunda generación
  - Portafolio dinámico
  - Proyectos Estratégicos
  
- **Conceptualización y desarrollo inicial de la Visión de Negocios de los Ejes de Integración y Desarrollo**
  - Herramienta de planificación regional novedosa
  - Identificación de actividades económicas dominantes y potenciales y su articulación con la infraestructura
  - Infraestructura de soporte actual y futura
  - Visión prospectiva de la interacción entre las actividades económicas y la infraestructura de soporte
  - Caracterización de espacios dentro de los Ejes
  - Transversalidad de los Procesos Sectoriales hacia los Ejes

## Logros y Avances a la fecha

- **Conceptualización y desarrollo inicial de procesos sectoriales de integración:**
  - Elaboración de Diagnósticos.
  - Propuestas de acciones no sólo en los marcos regulatorios sino también en los aspectos normativos, operacionales e institucionales.
  - Propuestas de Planes de Acción.
  - Inicio del proceso de revisión con los países.

## Logros y Avances a la fecha

- **Otras Actividades:**

- Participación del Sector Privado

- En algunos GTEs se incluyeron intercambios con representantes del sector privado, asociaciones de productores y representantes de asociaciones empresariales.
- Reuniones piloto con el sector privado en áreas específicas.

- Visión Estratégica de América del Sur 2020

- Preparación de un documento de trabajo para el diseño de una Visión Estratégica para la Integración Física de América del Sur

## Logros y Avances a la fecha

- **Otras Actividades (cont.):**

- Consolidación del Esquema Institucional

- Reuniones Nacionales y a nivel de GTE para discutir Visiones de Negocios e identificar proyectos estratégicos.
- Consolidación y fortalecimiento de los vínculos entre los países.
- Activa participación de los Coordinadores Nacionales.

- Nuevo Diseño de la Página Web de IIRSA

- Se cuenta con un prototipo inicial.
- Herramienta de intercambio y comunicaciones entre los diferentes participantes de la Iniciativa.
- Herramienta de promoción a las actividades de la Iniciativa.

Ejes de Integración  
y Desarrollo:  
Objetivos, Avances y  
Planes de Acción Propuestos

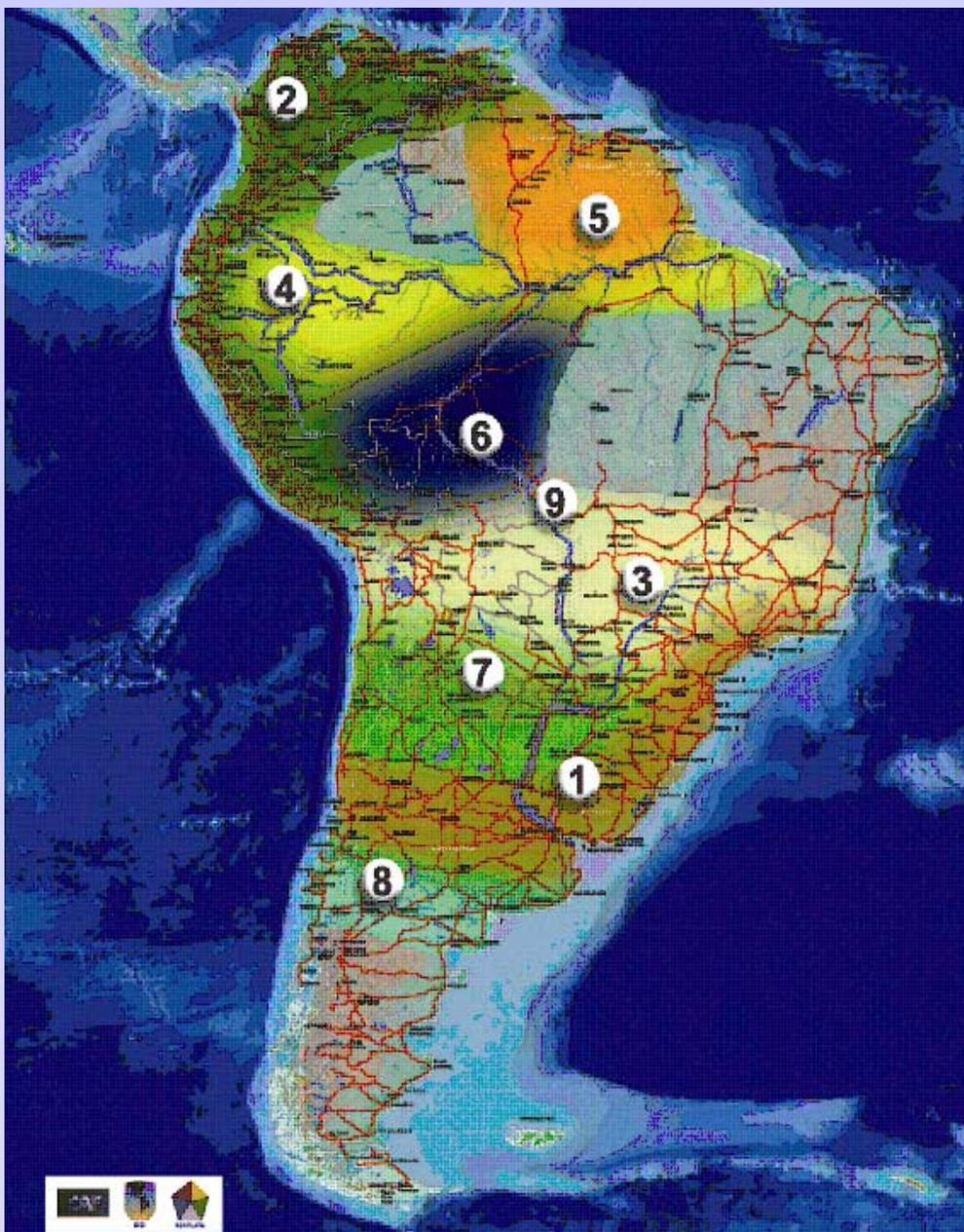


## Ejes de Integración y Desarrollo

**Franjas geográficas multinacionales que concentran flujos de comercio actuales y potenciales, en las cuales se busca optimizar la provisión de los servicios de infraestructura física (transporte, energía y telecomunicaciones), con el fin de apoyar la conformación de cadenas productivas y de esta forma estimular el desarrollo regional.**

## Ejes de Integración y Desarrollo

- (1) Eje Mercosur – Chile
- (2) Eje Andino
- (3) Eje Interoceánico Central  
(Perú–Chile–Bolivia–Paraguay–Brasil)
- (4) Eje Central del Amazonas  
(Eje Multimodal del Amazonas)
- (5) Eje del Escudo Guayanés  
(Eje Venezuela–Brasil–Guyana–Surinam)
- (6) Eje Amazónico del Sur  
(Eje Perú–Brasil–Bolivia)
- (7) Eje Interoceánico de Capricornio  
(Eje Porto Alegre–Asunción–Jujuy–  
Antofagasta)
- (8) Eje Interoceánico Meridional  
(Eje Talcahuano–Concepción–Neuquén–  
Bahía Blanca)
- (9) Eje de la Cuenca del Plata  
(Eje Orinoco-Amazonas-Plata)



## Ejes de Integración y Desarrollo

- **Consolidación de trabajos en ocho Ejes de Integración y Desarrollo**
  - Visión de Negocios del Eje.
  - Portafolio de Proyectos e identificación de proyectos estratégicos.
  - Identificación de aspectos críticos hacia el trabajo futuro.
  - Identificación de instituciones y contactos relevantes.

## Ejes de Integración y Desarrollo

- **Visión de Negocios como instrumento orientador del trabajo**
  - Alinea y compatibiliza sinergias entre los países e identifica proyectos estratégicos y articulantes.
  - Forma un vínculo entre la infraestructura existente y futura y la articulación con las actividades productivas.
  - Principales restricciones en infraestructura para el desarrollo del Eje.
  - Elemento ordenador de un portafolio de Proyectos con impacto en integración.

## Ejes de Integración y Desarrollo

- **Diversidad regional y tratamiento de los Ejes de Integración y Desarrollo**
  - Ejes con infraestructura económica consolidada y que presentan flujos de bienes y servicios significativos y eventuales cuellos de botella.
    - Atención a cuellos de botella y mejoramiento de la operación de la infraestructura existente
    - Propuestas de canales alternativos de integración basados en la visión regional del desarrollo.
  - Ejes con carencias significativas de infraestructura donde no se han consolidado los flujos de bienes y servicios.
    - Cuidadoso manejo de los aspectos sociales y ambientales.
    - Soluciones en función de la problemática actual del Eje.

## Ejes de Integración y Desarrollo

- **Vinculación con Procesos Sectoriales de Integración**

- Desarrollo de proyectos concretos vinculados a desarrollos portuarios, accesos, pasos de frontera, nodos multimodales e interconexiones energéticas

## Eje MERCOSUR-Chile

- Estado general de la infraestructura vial es adecuada pero requiere mejoras en cuanto a estado y capacidad de rutas, empalmes y puentes.
- Gran diversidad de fuentes energéticas y grandes requerimientos de demanda, con concentraciones de demanda en pocos países.
- Conexiones energéticas entre los países de la región.
- Convergencia de regulaciones, sistemas operativos y marcos institucionales para optimizar el uso de la infraestructura existente.
- Inversiones para incrementar la capacidad de la red en cuellos de botella en tramos específicos:
  - Nuevas opciones de transporte entre el Río de la Plata y la Cordillera de los Andes
  - Facilitación del transporte fluvial en los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay
- Desarrollos de sistemas de logística avanzada.

## Eje Andino

- Mayoría del comercio intrarregional de bienes y servicios se realiza por vía marítima y por modo carretero a través de un trazado vial de alto costo y largos tiempos de viaje.
- Resolución de cuellos de botella para optimizar el funcionamiento del corredor actual (accesos a ciudades, puertos, problemas de capacidad).
- Necesidad de un corredor vial alternativo de baja altura como ruta troncal de integración
  - Culminar tramos faltantes
  - Nuevos pasos de frontera
- Desarrollo de corredores transandinos selectos Este-Oeste
- Mejora en condiciones operativas de pasos de frontera existentes


## Eje Escudo Guayanés (Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam)

- Existen dos espacios con niveles diferentes de desarrollo, los cuales no están articulados entre sí.
- Infraestructura de integración requiere grandes desarrollos y los flujos de comercio son incipientes.
- La infraestructura debe adaptarse a las condiciones de la demanda y al potencial de desarrollo y a los aspectos sociales y ambientales característicos de la zona.
- Se requiere una planificación integrada del desarrollo sostenible de largo plazo.


## Eje Central del Amazonas (Eje Multimodal del Amazonas)

- Potencial para el desarrollo de complementariedades económicas entre zonas de clima frío (sierra), templado (costa) y Amazonía
- Potencial de constituirse en un corredor bioceánico.
- Existen productos con identidad amazónica
- Estrategia de integración debe propiciar un desarrollo sostenible para preservar la diversidad biológica y promover la inclusión social.
- Desarrollo de corredores intermodales entre los puertos del Pacífico y el Río Amazonas a través de culminación de tramos viales en Colombia, Perú y Ecuador y el mejoramiento de la navegabilidad fluvial de los ríos Amazónicos.


## Eje Amazónico del Sur (Perú-Brasil-Bolivia)

- Potencial de desarrollo de la competitividad de los productos de la región, propiciar el comercio regional por la complementariedad de los pisos ecológicos y la posibilidad de constituirse en una zona de tránsito para las exportaciones brasileñas hacia el Océano Pacífico.
- Desarrollo de infraestructura debe responder a las necesidades y dinámica de la demanda, al potencial productivo de la zona y a las consideraciones ambientales y sociales de la región.
- El desarrollo del principal proyecto estructurante identificado está relacionado con la formulación de tres rutas alternativas para articular Iñapari (frontera Perú–Brasil) y los puertos marítimos de San Juan, Ilo y Matarani

## Eje Interoceánico Central (Perú-Chile-Bolivia-Paraguay-Brasil)

- Articula los polos industriales de Belo Horizonte, Río de Janeiro y Sao Paulo con Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, la región petrolera y de soya boliviana, y el Océano Pacífico.
- Inversiones para resolver los cuellos de botella y eslabones faltantes en los corredores de transporte terrestre del Eje para permitir la conectividad interoceánica:
  - Conexiones Bolivia–Brasil.
  - Conexiones al interior de Bolivia y Paraguay.
  - Conexión entre Bolivia y puertos chilenos.
- Requiere explorar las sinergias entre el desarrollo de infraestructura para el transporte de gas natural y el desarrollo de infraestructura de transporte.


## Eje Interoceánico de Capricornio (Eje Porto Alegre-Asunción-Jujuy-Antofagasta)

- Conformado por la región norte de Argentina, el estado de Río Grande do Sul de Brasil, la región norte de Chile y la región sur occidental de Paraguay.
- Promoción del transporte intermodal como elemento articulador del territorio:
  - Interconexión con la Hidrovía Paraguay – Paraná
  - Inversiones en redes ferroviarias.
- Convergencia de esquemas regulatorios para apoyar la intermodalidad y la adecuación de infraestructuras pertinentes.

## Eje Interoceánico Meridional (Eje Talcahuano-Concepción-Neuquén-Bahía Blanca)

- Conexión interoceánica a través del sur de Argentina y Chile, conectando los puertos de Bahía Blanca y Talcahuano.
- La conexión ferroviaria entre Zapala (Argentina) y Llonquimay (Chile) fue identificada como el principal proyecto estructurante del Eje.

## Eje de la Cuenca del Plata

Se propone avanzar separadamente en la consolidación de los sistemas de navegación fluvial del antiguo Eje Orinoco-Amazonas-Plata.

- El río Orinoco se incluye dentro del Eje del Escudo Guayanés, y el Río Amazonas y sus afluentes dentro del Eje Central del Amazonas.
- Este Eje se concentrará en el tratamiento del desarrollo sostenible de la navegación en los ríos que conforman la Cuenca del Plata.

## Ejes de Integración y Desarrollo

- **Planteamiento de Gestión Futura en los Ejes de Integración y Desarrollo**
  - Nuevo Esquema de Gestión.
    - Gestión directa a través de las instituciones que conforman el CCT.
    - Agilización de procesos y mayor especialización técnica.
    - Apoyo puntual según necesidades de los países.
  - Coordinación Nacional
    - Garantizar la información necesaria y las perspectivas de los Ministerios involucrados.
    - Gestión de incluir agentes responsables de la asignación de recursos (Ministerios de Economía, Finanzas y/o Planificación) y otros ministerios relevantes.
  - Comunicaciones Oficiales a través de la Secretaría del CCT
  - Reuniones de GTE por grupos de Ejes en sinergia con otras actividades.

## Ejes de Integración y Desarrollo

- **Planteamiento de Gestión Futura (cont.)**

- Discusión con los países de la Visión de Negocios del Eje y su vinculación con la Visión Estratégica Suramericana
- Generación de acuerdos a nivel de GTE sobre proyectos estratégicos para focalizar acciones y avanzar en su preparación.
- Coordinación de acciones que se deriven del trabajo de los procesos sectoriales en los ejes.
- Acuerdos frente a actividades específicas de los países o de los ejes.

## Ejes de Integración y Desarrollo

- **Principales retos futuros en los Ejes de Integración y Desarrollo**
  - Coordinación y definición de acciones en proyectos estratégicos de integración.
  - Concentrar esfuerzos en el financiamiento de los proyectos de mayor impacto.
  - Incorporar cadenas productivas regionales.

# Algunos proyectos ya financiados o en evaluación:

- Puerto de Santa Fe (Argentina)
- Carretera Santa Cruz-Puerto Suárez (Bolivia)
- Carretera Toledo-Pisiga (Bolivia)
- Carretera Abapó-Camiri (Bolivia)
- Carretera Tarija-Bermejo (Bolivia)
- Carretera del Mercosur, Fase II (Brasil)
- Consolidación Red Vial de Rondonia (Brasil)
- Carretera Campo Grande hacia Bolivia (Brasil)
- Carretera Antonio Joao-Caracoles (Brasil)
- Accesos Ciudad de Porto Alegre (Brasil)
- Corredor Caracas-Bogotá-Quito (Colombia)

- Conexiones amazónicas del Ecuador
- Carretera Trans-Chaco (Paraguay)
- Corredores Región Oriental (Paraguay)
- Terminal Portuaria Multipropósito (Paraguay)
- Carretera Tingo María – Pucallpa (Perú)
- Carreteras Megaconcesión (Uruguay)

## Nuevos Instrumentos y Estudios

- Facilidad Sectorial para Preparación de Proyectos Transnacionales de Infraestructura
- Estudio para el mejoramiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Procesos Sectoriales  
de Integración:  
Objetivos, Avances y  
Planes de Acción Propuestos



## Procesos Sectoriales de Integración

**Tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo, institucional y operacional que dificultan el desarrollo de la infraestructura básica en la región, a fin de proponer y ejecutar Planes de Acción que permitan superarlos.**

## Procesos Sectoriales de Integración

- Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
- Sistemas Operativos de Transporte Aéreo
- Facilitación de Pasos de Frontera
- Sistemas Operativos de Transporte Marítimo
- Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales
- Sistemas Operativos de Transporte Multimodal
- Instrumentos de Financiamiento

## Procesos Sectoriales de Integración

- **Objetivo**

Identificar acciones para la modernización y actualización de aspectos regulatorios, operativos e institucionales que norman el uso de la infraestructura.

- **Metodología de Acciones**

Identificar restricciones en regulaciones, procesos e instituciones.

- **Acciones Realizadas**

Diagnósticos para identificación de aspectos críticos, a través de expertos en la materia, incluyendo entrevistas y consultas con diferentes agentes.

- **Planes de Acción**

Acciones a ser puestas en marcha por los Gobiernos y/o sector privado, en el corto y mediano plazo, con el fin de lograr soluciones y acuerdos en las áreas más relevantes.

## Procesos Sectoriales de Integración

### Conceptos básicos de los Planes de Acción

- Acciones encaminadas hacia la resolución de problemas globales comunes a los países, enfocadas hacia aspectos relacionados con la regulación, contemplando áreas operativas y económicas de naturaleza regional.
- Acciones específicas y de carácter concreto, donde se plantea “territorializar” las acciones de los procesos sectoriales en el ámbito geográfico de los Ejes de Integración y Desarrollo.
- Solución de problemas mediante acciones puntuales y específicas relacionadas con infraestructura, gestión, institucionalidad, operatividad y, en algunos casos, aspectos regulatorios.

## Procesos Sectoriales de Integración

### Conceptos básicos de los Planes de Acción

- Aprovechar sinergias entre algunos Procesos Sectoriales, para acciones conjuntas y para optimizar los espacios de discusión con interlocutores tanto del área pública como privada, con 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.
- Aprovechar diferentes foros existentes en la actualidad y la programación de reuniones regionales enfocadas a tratar temas relacionados con los Procesos analizados, como mecanismo de difusión y discusión de las conclusiones de los estudios y los Planes de Acción propuestos.



## Procesos Sectoriales de Integración



### Premisa General



**El requerimiento fundamental para la  
ejecución eficiente y oportuna de los Planes de  
Acción depende del ejercicio de la voluntad  
política.**



## Procesos Sectoriales de Integración



### Acciones Comunes a los Planes de Acción



### Esquema General y Secuencia Planteada

- 
- Reuniones de GTEs con los doce gobiernos suramericanos.
- 
- Talleres de trabajo con el sector privado, operadores, usuarios, productores y grupos de interés.
- 
- Talleres específicos de la problemática de cada Proceso a nivel de país, subregión o Ejes de Integración y Desarrollo.
- 
- Apoyo específico del CCT para la solución de problemas concretos.
- 
- Implementación de mecanismos de participación y consulta en los países.
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
-



## Procesos Sectoriales de Integración



## Acciones Comunes a los Planes de Acción



## Talleres de Trabajo



## Objetivo



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.





## Procesos Sectoriales de Integración

### Acciones Comunes a los Planes de Acción

### Talleres de Trabajo

**Reunión GTEs  
con 12 Gobiernos**



Discusión principales  
conclusiones de  
diagnósticos y las  
acciones a seguir

**Reunión Actores  
relevantes de  
la cadena logística**



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

## Procesos Sectoriales de Integración

### Acciones Comunes a los Planes de Acción

### Talleres de Trabajo

**Equipos de trabajo con actores y agentes relevantes públicos y privados**

Llevar a cabo las acciones identificadas

Identificar necesidades de apoyo específicas (estudios técnicos, económicos y operacionales) para cada Proceso Sectorial

Identificación de proyectos de infraestructura y de equipos que de manera puntual permitan materializar soluciones concretas.



## Procesos Sectoriales de Integración

### Acciones Comunes a los Planes de Acción

### Talleres de Trabajo

Promover 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

Página Web como un mecanismo de facilitación de este proceso



## Procesos Sectoriales de Integración



Acciones Comunes a los Planes de Acción



## Talleres Específicos



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



**Apoyos específicos para la solución de problemas concretos**



Identificación de acciones concretas, 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.





## Procesos Sectoriales de Integración



### Acciones Comunes a los Planes de Acción



### Implementación de mecanismos de participación y consulta al interior de los países y entre ellos



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.



## Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales

### Plan de Acción

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

- Actividad 1: Relevamiento de experiencias en otras regiones integradas.
- Actividad 2: Realización de talleres regionales especializados tendientes a generar elementos de juicio para el diseño de un mercado energético regional.
- Actividad 3: Redacción de un proyecto de acuerdo multilateral vinculante sobre elementos básicos que se deben considerar cuando se negocien acuerdos bilaterales/plurilaterales.

## Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales

### Plan de Acción

**Mediano Plazo** - Objetivo: Facilitar el libre comercio de energía eléctrica y gas a nivel sudamericano mediante la compatibilización de los marcos regulatorios e institucionales en pos de la viabilización de la inversión en interconexiones binacionales o plurilaterales.

- Actividad 1: Prestar apoyo técnico a grupos de trabajo de la Comunidad Andina y del MERCOSUR que actúan en el campo de la compatibilización de los marcos regulatorios e institucionales nacionales.
- Actividad 2: Prestar apoyo técnico al diálogo inter-subregional CAN/ MERCOSUR y a las tareas tendientes a la inserción efectiva de Guyana y Surinam en el proceso de integración energética regional.
- 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.

# Marcos Normativos de Mercados Energéticos Regionales

## Plan de Acción

**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 IIRSA.

- Actividad 1: Relevamiento del desempeño de interconexiones existentes.
- 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.
- Actividad 3: Implementar acciones de coordinación inter-agencial entre organismos que actúan en el campo de integración energética en la región sudamericana, incluyendo la generación de un espacio virtual de disponibilidad e intercambio de información y estudios técnicos.

# Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información

## Objetivos del Estudio

- Analizar el panorama actual y futuro de las TICs desde el punto de vista de la oferta y la demanda.
- Proponer cursos de acción que no sólo resulten en mejoras en la infraestructura (conectividad), sino también que traigan consigo un aumento en el contenido disponible en las redes y mejoras en la provisión del servicio (bienestar del consumidor).

# Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información

## Diagnóstico

- **Agendas de Conectividad:** Algunos países se encuentran bastante avanzados, mientras otros se encuentran en proceso de definición y aprobación.
- **Los marcos regulatorios** de TIC también presentan grandes disparidades. Existen países con marcos regulatorios modernos pero cuyos entes reguladores requieren apoyo en sus funciones. En otros países existe la necesidad de cambios profundos en el marco legal y regulatorio.
- **Los programas de expansión** y acceso universal a través de telecentros han presentado un enorme crecimiento, con diferentes modalidades de inversión y operación. Se requieren recursos para darle seguimiento a las iniciativas y determinar y difundir las mejores prácticas.
- **Programas de Gobierno en Línea:** Presentan la información, servicios y trámites según la identificación de las necesidades del Estado. Sin embargo, deben ofrecer una visión integrada del Estado y orientarse a las necesidades del ciudadano.

## Sistemas Operativos de Transporte Aéreo

### Objetivos del Estudio

- Identificación de las limitaciones impuestas, en el marco de la política aérea, a derechos bilaterales de tráfico en los países de la región y la presentación de propuestas orientadas hacia la flexibilización del tráfico aéreo.
- Identificación de aquellas restricciones derivadas de la falta de integración de los marcos regulatorios de los países y elaboración de recomendaciones.

## Sistemas Operativos de Transporte Aéreo

### Diagnóstico

- Las empresas de aquel país ubicado al norte de otro tienden a utilizar plenamente la capacidad autorizada por el tratado bilateral para absorber la demanda de los destinos extrarregionales.
- En los casos contrarios, se requiere el otorgamiento de quintas libertades.
- No existen acuerdos operativos de cielos abiertos y desregulación completa.
- La integración comercial y productiva requiere del otorgamiento de quintas libertades y operatividad de sextas libertades.

## Sistemas Operativos de Transporte Aéreo

### Diagnóstico

- Existen rutas y destinos autorizados con poco atractivo comercial y restricciones para las rutas de mayor atractivo.
- Principales mercados están por fuera de la región y el tráfico intrarregional depende del acceso al mercado extrarregional.
- No existe una política estratégica de transporte a nivel regional para definir centros de concentración de tráfico.
- Intereses divergentes entre los países del norte y del sur de la región.

# Sistemas Operativos de Transporte Aéreo

## Diagnóstico

- Baja productividad de las líneas aéreas de la región.
  - Sobredimensión de capacidad de transporte
  - Poca productividad en longitud de tramos y equipos
  - Altos costos operativos y laborales
  - Marco regulatorio que incentiva la baja productividad
- Armonización de marcos regulatorios y técnicos es una tarea difícil y puede generar un ambiente más restrictivo que el individual

## Facilitación de Pasos de Frontera

### Objetivos del Estudio

- Caracterizar la tipología de los pasos –atendiendo a los aspectos económicos, legales, logísticos e informáticos- e identificar las actividades necesarias para mejorar su operación y ampliar la provisión de servicios.
- Desarrollar un diagnóstico detallado de un conjunto seleccionado de pasos de frontera y determinar las medidas tendientes a lograr una mayor eficiencia en su operación.
- Analizar 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 de los pasos.

## Facilitación de Pasos de Frontera

### Diagnóstico

- Diversidad de situaciones en los pasos de frontera de la región.
- 15 pasos explican el 85% del comercio carretero.
- Carencias puntuales de infraestructura vial en 4 de los 15 pasos principales.
- Normas adecuadas en materia de integración de controles, pero con bajo nivel de aplicación.
- Problemas exógenos afectan a la mayoría de los pasos, especialmente en el ámbito de la CAN.
- Existencia de transbordos innecesarios en los pasos de frontera.



## Facilitación de Pasos de Frontera



### Diagnóstico

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- Deficiencias de infraestructura y equipamiento.
  - Deficiencias en procedimientos operativos y control de gestión y falta de capacidad gerencial.
  - Falta de cooperación entre organismos e integración de sistemas informáticos.
  - Disparidad de horarios.
  - Permanencia de los camiones mayor al que demandan los controles.
  - Deficiencias en las prácticas operacionales de los agentes privados y de los transportadores.

## Transporte Marítimo: Cabotaje Marítimo

### Objetivos del Estudio

- Analizar la situación del transporte marítimo regional y los marcos regulatorios que lo gobiernan.
- Evaluar las condiciones en que el transporte marítimo de cabotaje se articula a las cadenas de comercio exterior de los países.
- Identificar el fundamento económico y las herramientas que permitan a los países suramericanos avanzar en forma multilateral en la apertura del cabotaje del transporte marítimo.

## Transporte Marítimo: Cabotaje Marítimo

### Diagnóstico

Fue realizado un análisis cualitativo en los doce países de IIRSA en lo que respecta a:

- Regímenes de cabotaje doméstico: reservado para empresas nacionales en todos los países.
- Acceso y reserva de carga internacional: mayor status de apertura en la CAN que en el MERCOSUR.
- Reserva de carga en el transporte regional: mayor status de apertura en la CAN que en el MERCOSUR.

## Transporte Marítimo: Puertos

### Objetivos del Estudio

- Evaluar los principales puertos de la región y analizar la cadena logística portuaria y su impacto en los flujos de comercio.
- Identificar actividades tendientes a eliminar los obstáculos existentes en el transporte de mercaderías por vía marítima.
- Recoger y difundir experiencias exitosas para el beneficio de las Comunidades Portuarias interesadas.

## Transporte Marítimo: Puertos

### Diagnóstico

- Algunos de los puertos de la región han aumentado su eficiencia a través de esquemas de participación privada y empiezan una segunda generación de reformas.
- En otros, el proceso de modernización es aún incipiente.
- La participación privada ha traído grandes mejoras en eficiencia.
- Existen tareas pendientes por realizar:
  - Adecuación de autoridades portuarias
  - Modernización de organismos de fiscalización
  - Fomento a la competencia inter e intra-portuaria
  - Mejoramiento de las operaciones y sistematización

# Sistemas Operativos de Transporte Multimodal

## Objetivos del Estudio

- Evaluar la necesidad de avanzar en un proceso de armonización de la legislación del transporte multimodal en Suramérica, a través de los acuerdos existentes a nivel regional e internacional.
- Identificar acciones normativas y/o regulatorias para promover el desarrollo de la inter-modalidad como concepto para optimizar el uso de la infraestructura disponible.

## Sistemas Operativos de Transporte Multimodal

### Diagnóstico

- Es necesario avanzar en el proceso de armonización tomando en cuenta las demandas del sector productivo y de servicios, tanto estatal como privado.
- Es necesario apoyar la competitividad internacional de la región buscando una reducción de los gastos de transporte y seguros. Algunas estimaciones respecto de los últimos 20 años muestran que las pérdidas por falta de competitividad a nivel sudamericano podrían haber ascendido a 6.000 millones de dólares de forma acumulada.



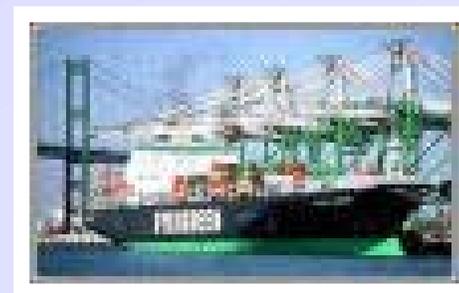
## Instrumentos de Financiamiento



## Actividades

- 
- El CCT está realizando varios estudios y aportes para alimentar la discusión del financiamiento de proyectos IIRSA, analizando:
    - Estructuras Financieras para Proyectos Transnacionales.
    - Evaluación de Proyectos de Integración Regional.
    - Facilidad Regional de Liquidación y Compensación.
    - Alternativas y Experiencias en proyectos de participación público–privada en América del Sur.
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 

## Desafíos Futuros





## Desafíos Futuros

- A. Estrategia para la segunda etapa de IIRSA
- B. Incorporación más activa del sector privado y de la sociedad civil
- C. Divulgación de estándares ambientales y sociales para los proyectos de integración
- D. Materialización de proyectos vía financiamientos convencionales e innovativos
- E. Consolidación del capital institucional desarrollado



## Desafíos Futuros



### A. Estrategia para la segunda etapa de IIRSA



#### •Primera etapa de IIRSA (2000-2002) se concentró en:



– Recolectar y procesar información sobre ejes, proyectos y procesos sectoriales



– Generar una Visión de Negocios preliminar de 8 Ejes, identificando potenciales, restricciones y agenda de cada Eje.



– Generar un diagnóstico básico y Plan de Acción para los 7 procesos sectoriales



– Generar un documento de trabajo para el diseño de una Visión Estratégica para la integración física suramericana



#### •Segunda etapa de IIRSA (2003) intentará:



– Consolidar la Visión de Negocios de cada Eje



– Materializar soluciones de alto impacto integrador



– Profundizar la Visión Suramericana para generar una agenda estratégica de IIRSA




## Desafíos Futuros


### A. Estrategia para la segunda etapa de IIRSA



• **La estrategia de IIRSA en esta etapa se concentrará en dos ámbitos:**



– Acción global a nivel suramericano, con un enfoque hacia Ejes y grupos de Ejes



– Acción a nivel de Ejes, con enfoque hacia los países


• **El esquema organizativo estará basado en:**



– Acción directa y coordinada de las instituciones financieras multilaterales con los GTEs


– Fortalecimiento de las Coordinaciones Nacionales de IIRSA

## Desafíos Futuros

### A. Estrategia para la segunda etapa de IIRSA

#### Ambito global a nivel suramericano:

- Discusión y validación de la Visión Estratégica
- Acciones regionales en los Procesos Sectoriales

#### Ambito de los Ejes de Integración:

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- Profundización de la Visión de Negocios del Eje
    - Perspectiva empresarial regional
    - Perspectiva de la sociedad civil
  - Portafolio de Proyectos
    - Refinación y consolidación de consensos en proyectos estratégicos
    - Necesidades de apoyo técnico
    - Financiamiento de ejecución
  - Acciones en los Procesos Sectoriales
    - Discusión de puntos críticos con instituciones gubernamentales
    - Acuerdos entre países
    - Acciones para resolver puntos críticos



## Desafíos Futuros



### B. Incorporación del sector privado y de la sociedad civil



#### Objetivos:

- 
- Profundizar y enriquecer VESA y VNE
  - Ampliar la base de apoyo para la Iniciativa
  - Promover participación de inversionistas, operadores y financiadores
  - Promover participación de usuarios, formadores de opinión, sociedad civil y academia
- 



#### Se actuará en tres escenarios:

- 
- Validación, discusión y formulación de la Visión Estratégica Suramericana y su aplicación a los Ejes
  - Validación y discusión de las Visiones de Negocios de los Ejes desde la óptica de las regiones y micro-regiones
  - Validación y discusión del Plan de Acción de los procesos sectoriales, a nivel nacional, de Eje y Regional
- 
- 

## Desafíos Futuros

### C. Manejo adecuado de los aspectos ambientales y sociales de los proyectos

- Riqueza y diversidad biológica de la región es un activo natural excepcional de muy alto valor
- Riqueza y diversidad cultural ancestral también es un activo de alto valor
- Existen zonas de alta vulnerabilidad ambiental
- La integración regional plantea oportunidades y amenazas para el patrimonio natural y ancestral
- Creciente atención de la sociedad civil a las acciones potencialmente depredadoras del ambiente
- Condiciones exigen un esfuerzo adicional para garantizar la preservación de este patrimonio
- Recopilación y divulgación de estándares ambientales y sociales de los países y las instituciones financieras

## Desafíos Futuros

### D. Materialización de proyectos vía financiamientos convencionales e innovadores

- Apoyar proceso de identificación de proyectos y acciones de mayor impacto
- Proactividad en el financiamiento de proyectos viables identificados y priorizados por los gobiernos, incluyendo su programación presupuestaria
- Acelerar los procesos de preparación de proyectos por parte de entidades ejecutoras
- Instituciones financieras multilaterales deben encontrar maneras más eficaces para aportar financiamiento a proyectos viables priorizados por los gobiernos (estructuras novedosas, cofinanciamiento con otros bancos públicos y privados, garantías, concesiones, estructuras PPP, etc.)
- Manejo de las restricciones fiscales y de financiamiento de los países.

## Desafíos Futuros

### **E. Consolidación del capital institucional desarrollado**

- Ampliar espectro de actores que participen en los distintos procesos (sector privado y sociedad civil)
- Ampliar espectro de actores institucionales en los gobiernos (economía y finanzas, comercio exterior y medio ambiente)
- Fortalecer la Coordinación Nacional de IIRSA en cada país, como señal del compromiso de los gobiernos con IIRSA
- Los GTE cobran aún más importancia para la discusión técnica y el acuerdo sobre acciones prioritarias entre los países y con el CCT

Visite nuestro portal en Internet  
[www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

*¡ Muchas gracias !*

