



# Informe de Actividades 2014

## Foro Técnico IIRSA

XXV Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA  
2 de diciembre de 2014  
Montevideo, Uruguay

## Áreas de Trabajo 2014

- PRIMERA PARTE
  - Proyectos del COSIPLAN
- SEGUNDA PARTE
  - Metodologías y Herramientas de Planificación
- TERCERA PARTE
  - Procesos Sectoriales de Integración



# Primera Parte

## Proyectos del COSIPLAN

A. Cartera de Proyectos del COSIPLAN

| ACCION PAE 4.2 |

B. Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

| ACCION PAE 4.3 |

C. Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

| ACCION PAE 4.1 |

## Cartera de Proyectos del COSIPLAN

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN está conformada a partir de la aplicación de la **Metodología de Planificación Territorial** Indicativa. Se encuentra ordenada y organizada en nueve **Ejes de Integración y Desarrollo** (EIDs)

[www.iirsa.org/cartera.asp](http://www.iirsa.org/cartera.asp)

CARTERA DE PROYECTOS

4

### ORIGEN Y EVOLUCIÓN

La conformación original de la Cartera de Proyectos se produjo en 2004, y fue atravesando sucesivas actualizaciones como resultado de la profundización del proceso de planificación territorial mencionado. En 2004, se consolidó un portafolio de 335 proyectos de infraestructura organizados en 40 grupos de proyectos, que representaron una inversión estimada de US\$ 37.424,8 millones .

En 2010 se realizó el último ejercicio de actualización en el marco de IIRSA a través de reuniones de GTEs de todos los Ejes de Integración y Desarrollo. El portafolio resultante estuvo compuesto por 524 proyectos organizados en 48 grupos de proyectos, con una inversión estimada de US\$ 96.119,2 millones.

En junio de 2011 en la ciudad de Bogotá, tuvieron lugar reuniones de los GTEs de los 9 Ejes en las que se realizó por primera vez el ejercicio de actualización de la Cartera en el marco del COSIPLAN. Esta actividad se realiza anualmente como parte del Plan de Trabajo de COSIPLAN-IIRSA.

Desde el año 2011, las reuniones de los GTEs de los 9 Ejes para la actualización de la Cartera se realizan anualmente como parte del Plan de Trabajo de COSIPLAN-IIRSA.

Se destaca la importancia adquirida por la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, que entre 2004 y 2014 se amplió más del 72%, en número de proyectos, y aumentó más de cuatro veces la inversión total estimada. Los países de la región continúan proactivamente identificando proyectos de integración estratégicos, aplicando para ello las metodologías y herramientas de planificación territorial desarrolladas en el marco del COSIPLAN para consensuar proyectos de infraestructura.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo C)

## Actividades Realizadas

1. Actualización de la Cartera de Proyectos en las Reuniones de los GTEs de EIDs (22 al 24 de abril, Bogotá)
2. Mejoramiento de la calidad de la información de los proyectos
3. Elaboración del Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014
4. Actualización de la caracterización socio-económica y ambiental de los EIDs

### PLAN DE TRABAJO 2014

#### ACCION 4.2: Actualizar la Cartera de Proyectos de Infraestructura del COSIPLAN

- Continuar actualizando y mejorando la calidad de la información de los proyectos, incorporando descriptores específicos para los distintos sectores y sub-sectores y tipos y modalidades de financiamiento.
- Realizar las reuniones de GTEs para la Actualización de la Cartera de Proyectos de los 9 EIDs.
- Evaluar la aplicación del SMP a todos los proyectos de la Cartera del COSIPLAN.
- Completar y difundir la caracterización socioeconómica y ambiental de los EIDs (Amazonas, Capricornio, Escudo Guayanés, Hidrovía Paraguay-Paraná, Interoceánico Central, Perú-Brasil-Bolivia, del Sur).
- Elaborar el Informe de la Cartera de Proyectos 2014.

## Actualización de la Cartera de Proyectos



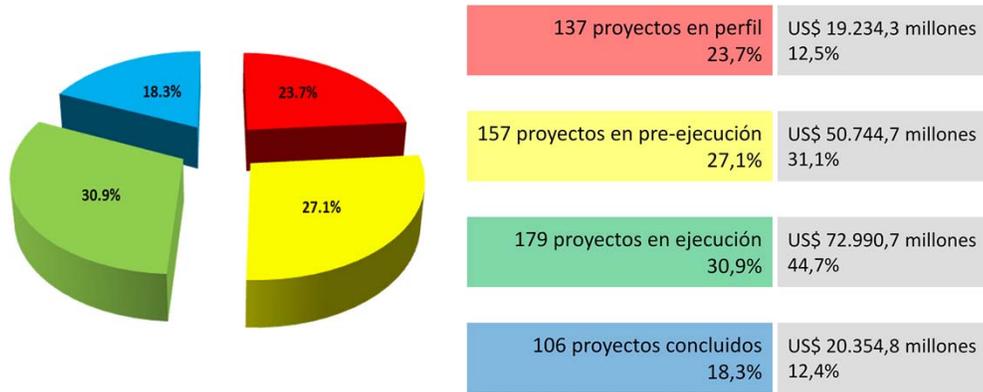
- 579 proyectos
- 48 grupos de proyectos
- 9 Ejes de Integración y Desarrollo
- US\$ 163.324,5 millones

Fuente: Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN al 18/09/2014

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo C)

## Proyectos por Etapa del Ciclo de Vida

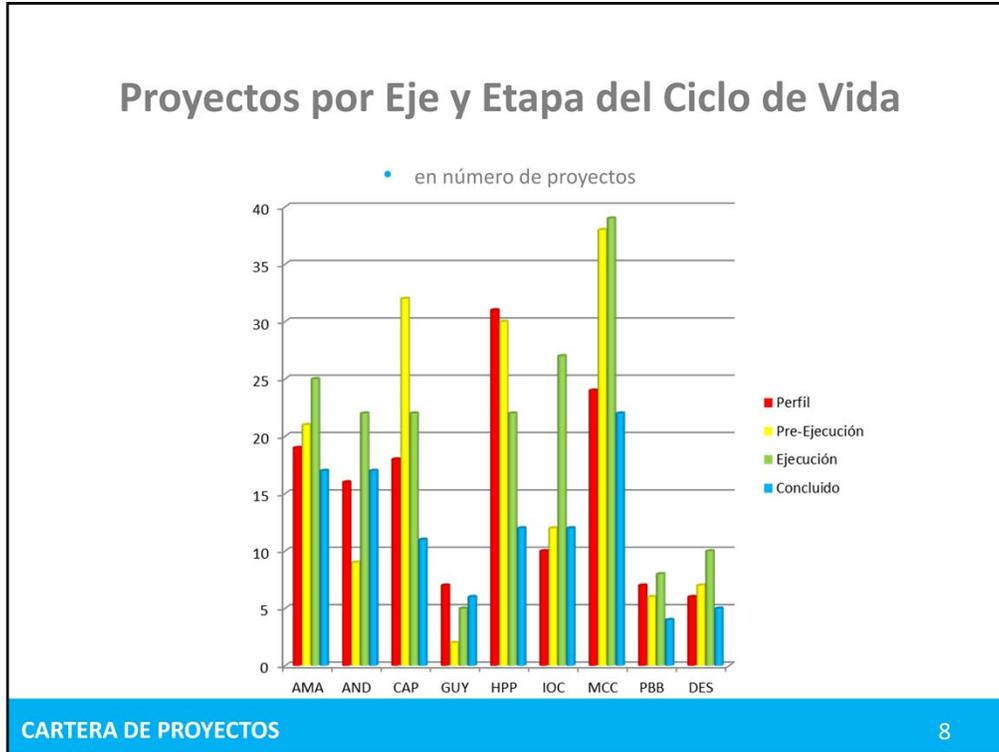
• en número de proyectos e inversión estimada en millones de US\$



CARTERA DE PROYECTOS

7

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo C)



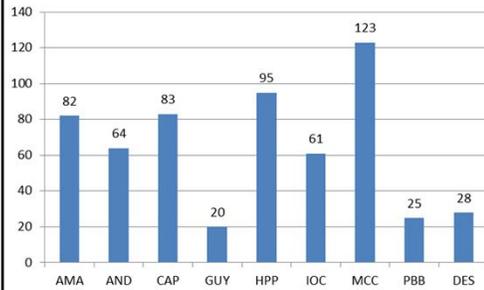
#### PROYECTOS POR EID SEGÚN LAS ETAPAS DEL CICLO DE VIDA

Los Ejes Andino e Interoceánico Central cuentan con más del 60% de sus proyectos en etapa de ejecución y concluidos. En cuanto a la Cartera Activa de los Ejes de Capricornio, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile y del Sur, más del 60% del total de los proyectos se encuentran en las etapas de pre-ejecución y ejecución. Los 9 EIDs presentan aproximadamente un cuarto de sus proyectos en etapa de perfil.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo C)

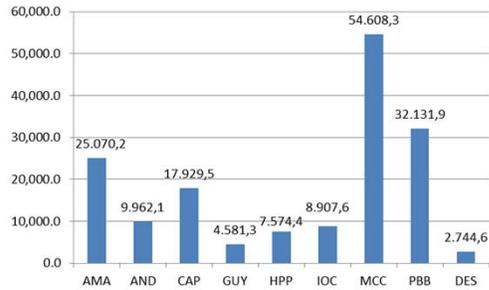
## Distribución de los Proyectos por Eje

• en número de proyectos



Dos tercios del total de los proyectos (383 proyectos) se encuentran en los Ejes MERCOSUR-Chile, Hidrovía Paraguay-Paraná, Amazonas y Capricornio

• en inversión estimada en millones de US\$

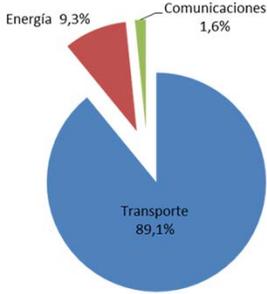


El 68,4% de la inversión estimada se concentra en los Ejes MERCOSUR-Chile, Amazonas y Perú-Brasil-Bolivia

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo C)

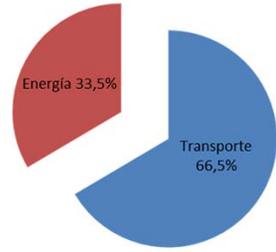
# Composición sectorial

• en número de proyectos



Está concentrada en el sector transporte con 516 proyectos, y en particular en transporte carretero (241 proyectos)

• en inversión estimada en millones de US\$

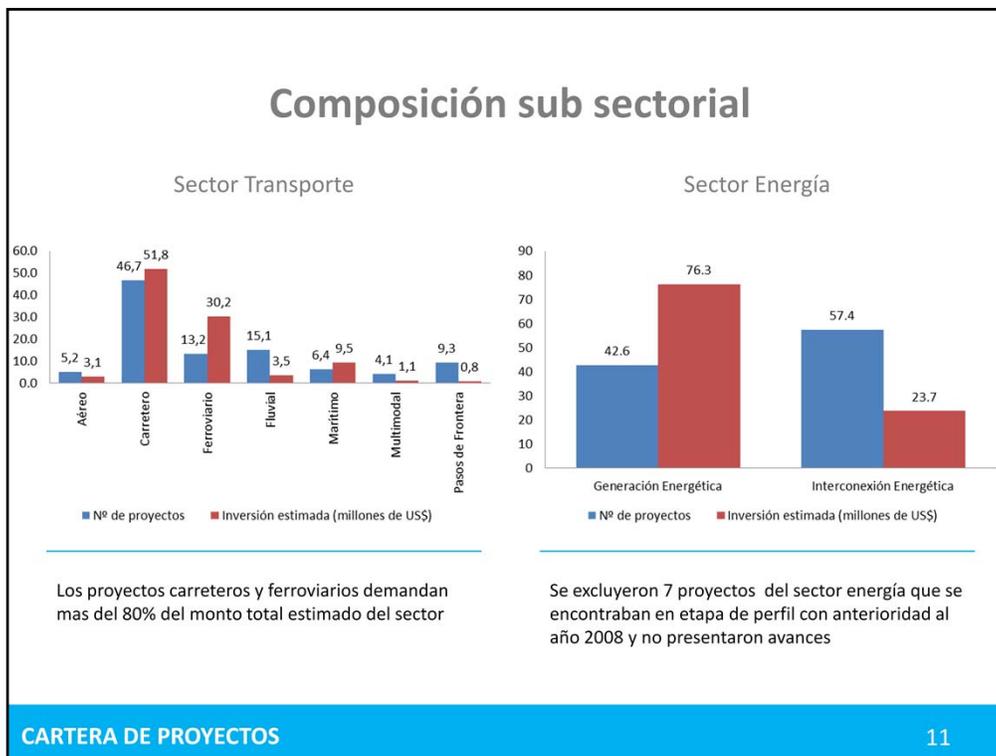


Los proyectos del sector de energía explican un tercio de la inversión estimada de la Cartera

## COMPOSICIÓN SECTORIAL

La mayor parte de los proyectos carreteros se concentran en tres Ejes: MERCOSUR-Chile, Capricornio y Andino.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo C)



## COMPOSICIÓN SECTORIAL Y SUB SECTORIAL

Composición sub-sectorial del Sector Transporte: los proyectos carreteros tienen una incidencia del 46,7% en los proyectos del sector transporte y demandan más de la mitad del monto total estimado del sector. Los proyectos ferroviarios, representan únicamente un 13,2% del total de los proyectos de transporte sin embargo, debido a su magnitud, implican una inversión del 30,2% de la inversión total del sector. Esto se contrapone a los proyectos fluviales dado que representan el 15,1% en cuanto al número de proyectos del sector, mientras que su inversión estimada sólo participa con el 3,5% del total del sector. Los proyectos de pasos de frontera representan un 9,3% en número de proyectos, y 0,8% de la inversión estimada.

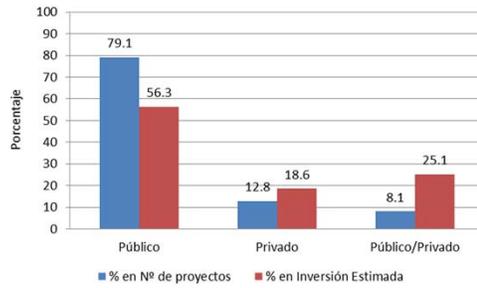
Composición sub-sectorial del Sector Energía: La Cartera de energía comprende proyectos de generación energética en un 42,6%, donde priman los proyectos hidroeléctricos, e interconexión energética en un 57,4%. Los proyectos de generación energética son los que demandan la mayor inversión (76,3%).

Durante 2014 la Cartera del sector energético se redujo en número de proyectos respecto del año anterior. Se incluyeron los proyectos de interconexión energética “Construcción de Línea de Interconexión Eléctrica a 34.5 KV entre San Fernando de Atabapo (Venezuela) e Inírida Departamento de Guainia (Colombia)” y “Proyecto Ejecutivo Línea Aérea de Media Tensión en 33 KV y Fibra Óptica entre Bardas Blancas y el Paso Pehuenche”.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo C)

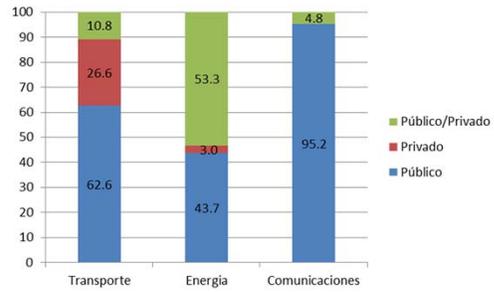
## Tipo de financiamiento

• del total de la Cartera



El sector público representa la principal fuente de financiamiento de los proyectos de la Cartera (79,1% del total)

• por Sector



El sector público financia la mayor parte de los proyectos del sector transporte, mientras que el financiamiento mediante asociaciones público/privadas predomina en el sector energía

CARTERA DE PROYECTOS

12

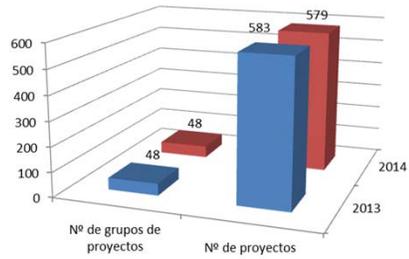
### TIPO DE FINANCIAMIENTO

El sector privado centra el 94,6% de sus inversiones en el sector transporte.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo C)

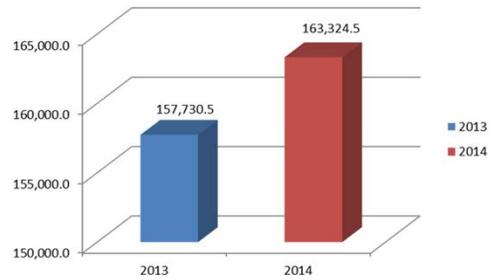
## Evolución de la Cartera 2013-2014

- en número de grupos de proyectos y número de proyectos

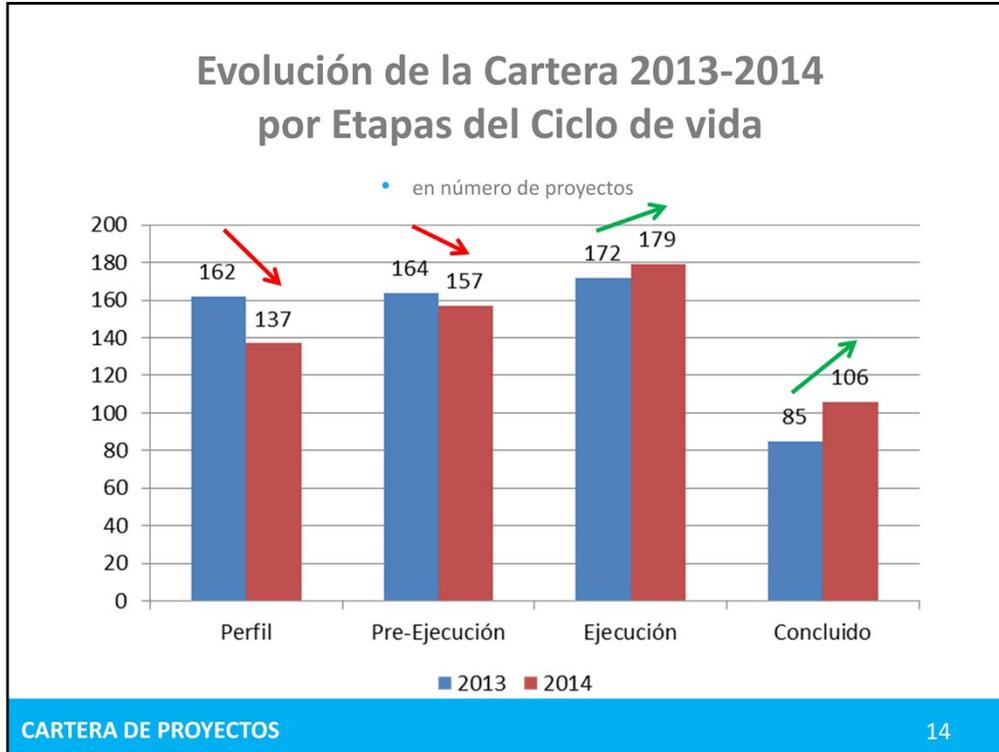


La revisión de Cartera durante las reuniones de GTE resultó en una reducción de 4 proyectos. Se excluyeron 11 proyectos y se incorporaron 7, de los cuales 4 pertenecen a Paraguay

- en inversión estimada en millones de US\$



El aumento en la inversión estimada se explica por la revisión y actualización de los proyectos realizada por los países y por la inclusión de 7 proyectos nuevos



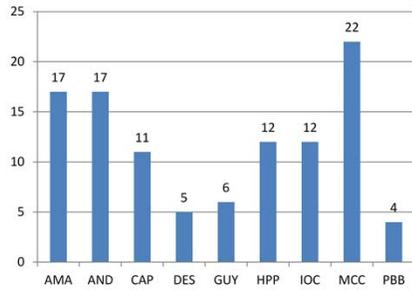
#### EVOLUCIÓN 2013-2014 EN NÚMERO DE PROYECTOS

El total de proyectos se redujo de 583 a 579 entre 2013 y 2014. Los proyectos concluidos pasaron del 14,6 al 18,3% de la Cartera.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo C)

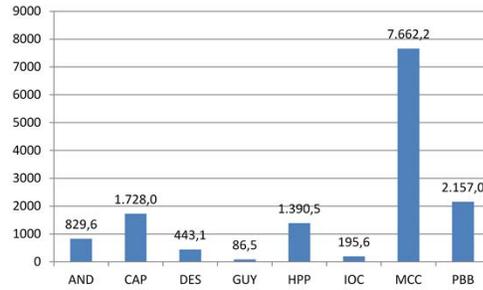
## Proyectos Concluidos

- en número de proyectos



Más de la mitad de los proyectos concluidos se encuentran concentrados en los Ejes MERCOSUR-Chile, Amazonas y Andino (52,8%)

- en inversión en millones de US\$



Más del 66% de la inversión de los proyectos concluidos se concentra en los Ejes MERCOSUR-Chile y Perú-Brasil-Bolivia

CARTERA DE PROYECTOS

15

### PROYECTOS CONCLUIDOS

De los 106 proyectos concluidos, 83 son de transporte, 21 de energía y 2 de comunicaciones.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo C)

## Calidad de la Información de los Proyectos

- Ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos
- Descriptores específicos por sector, sub-sector y tipo de obra
- Indicadores de resultados para los proyectos concluidos
- Aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos
- Indicadores de Avance de la API

### ACTUALIZACIÓN Y MEJORA EN LA CALIDAD DE LA INFORMACIÓN

Como parte del Plan de Trabajo 2014, los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera y de la API, y comunicar mejor sus avances y resultados. Estas líneas de trabajo fueron acordadas en ocasión de la Reunión del GTE para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la API realizada en Bogotá, Colombia. La descripción de cada una de ellas se presenta en las siguientes láminas.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo A)

## Ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos

FICHA DE PROYECTO

Exportar a PDF Volver a Consulta Nueva Búsqueda

**NOMBRE:** CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EJE VIAL N°4 PUENTE DE INTEGRACIÓN **CODIGO:** AND43

**EJE:** ANDINO **GRUPO:** G07: G7 - CONEXIÓN PERÚ - ECUADOR II (LOJA - PUENTE DE INTEGRACIÓN - YURIMAGUAS)

**PAÍSES:** ECUADOR 🇪🇨, PERU 🇵🇪

**ETAPA DEL PROYECTO:** PERFIL **ÁMBITO:** BINACIONAL

**SECTOR:** Transporte **SUBSECTOR:** Pasos de Frontera **TIPO DE OBRA:** Infraestructura para implantación de centros de control fronterizo

**API:** NO **ANCLA:** NO

**INVERSIÓN TOTAL DEL PROYECTO EN US\$:**

- ALCANCE DEL PROYECTO ▲
- COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO ▲
- ESTADO DEL PROYECTO ▲
- RESPONSABLE DE LA INFORMACIÓN ▲
- INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA ▲

CARTERA DE PROYECTOS 17

### ACTUALIZACIÓN Y MEJORA EN LA CALIDAD DE LA INFORMACIÓN

Ordenamiento de los campos de información de las fichas de proyectos: los campos de información de las fichas de los proyectos en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP) fueron organizados en base a las dimensiones internacionalmente aceptadas sobre gestión de proyectos: alcance, costo y financiamiento, y estado de avance (plazos). Adicionalmente, se incorporaron en cada una de estas dimensiones nuevos campos de información:

- Alcance: se agregaron los campos “proyectos relacionados” y “descriptores por sector, sub-sector y tipo de obra”.
- Costo y financiamiento: se agregaron los campos “proyecto incluido en el presupuesto nacional” y “año” con el propósito de comunicar la prioridad recibida por el proyecto en el ejercicio anual de asignación de recursos.
- Estado de avance: se agregó el campo “fecha estimada de finalización” de la obra.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo A)

## Descriptorios específicos por sector, sub-sector y tipo de obra

SECTOR: Transporte | SUB SECTOR: Carretero | TIPO DE OBRA: Ampliación de Capacidad

DESCRIPTOR	VALOR	UNIDAD DE MEDIDA
Ancho de bermas	1.00 - 1.10 m. a cada lado	m
Ancho de calzada	7.20 - 9.00	m
Ancho de plataforma	9.20 - 11.20	m
Derecho de Vía	20 m a cada lado del eje	m
Jerarquía de la vía	Red Vial Nacional	Red Nacional/Provincial/Municipal (km)
Longitud de vía	276.00	km
Número de carriles por vía	2	número
Número de vías	1	1 o 2
Puentes		cantidad
Puentes		m
Relieve	276	Llana (km)
Relieve		Montañosa (km)
Relieve		Ondulada (km)
Superficie actual	Carpeta asfáltica	Carpeta/Tratamiento superficial/Hormigon/Ripio/ Tierra (ha)
Superficie de rodadura a implantar	Rígida	Flexible/Rígida
Transito medio diario anual	2,700 - 4,500	TMDA
Tuneles		cantidad
Tuneles		m
Viaductos		cantidad
Viaductos		m

[Ver más...](#)

CARTERA DE PROYECTOS

18

### ACTUALIZACIÓN Y MEJORA EN LA CALIDAD DE LA INFORMACIÓN

Descriptorios específicos por sector, sub-sector y tipo de obra: los descriptorios permiten identificar con claridad las metas de cada proyecto individual, reportar de forma agregada características técnicas relevantes, y producir indicadores de los proyectos por país, Grupo de Proyectos o Ejes de Integración y Desarrollo. Estos nuevos campos de información se encuentran divididos en “Principales” y “Secundarios” y se aplican a los proyectos en etapa de pre-ejecución y ejecución. El cronograma de carga de la información de los descriptorios en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países, es el siguiente:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla en etapa de pre-ejecución y ejecución
- 2015: Proyectos de la Cartera en etapa de ejecución
- 2016: Proyectos de la Cartera en etapa de pre-ejecución

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo A)

## Indicadores de resultados para los proyectos concluidos

INFORMACIÓN DEL PROYECTO CONCLUIDO ▼

DESCRIPTOR	VALOR	UNIDAD DE MEDIDA
Ancho de bermas final		m
Ancho de calzada final	6.70	m
Ancho de plataforma final		m
Derecho de Vía final		m
Jerarquía de la vía final	Red Nacional	Red Nacional/Provincial/Municipal (km)
Longitud de vía final		km
Número de carriles por vía final	2	número
Número de vías final	2	1 o 2
Puentes final		cantidad
Puentes final		m
Relieve final	70	Llana(km)
Relieve final	12	Montañosas(km)
Relieve final	35	Ondulada (km)
Superficie de Rodadura a implantar final		Flexible/Rígida
Superficie final	Tratamiento	Carpeta/Tratamiento superficial/Hormigon/Ripio/ Tierra (ha)
Transito medio diario anual final	270	TMDA
Túneles final		cantidad
Túneles final		m
Viaductos final		cantidad
Viaductos final		m

INVERSIÓN FINAL DEL PROYECTO EN US\$:

COSTO TOTAL DE LOS ESTUDIOS EN US\$:

FECHA DE INICIO DE LA OBRA:

FECHA DE ENTREGA DE LA OBRA:

[Ver más...](#)

CARTERA DE PROYECTOS
19

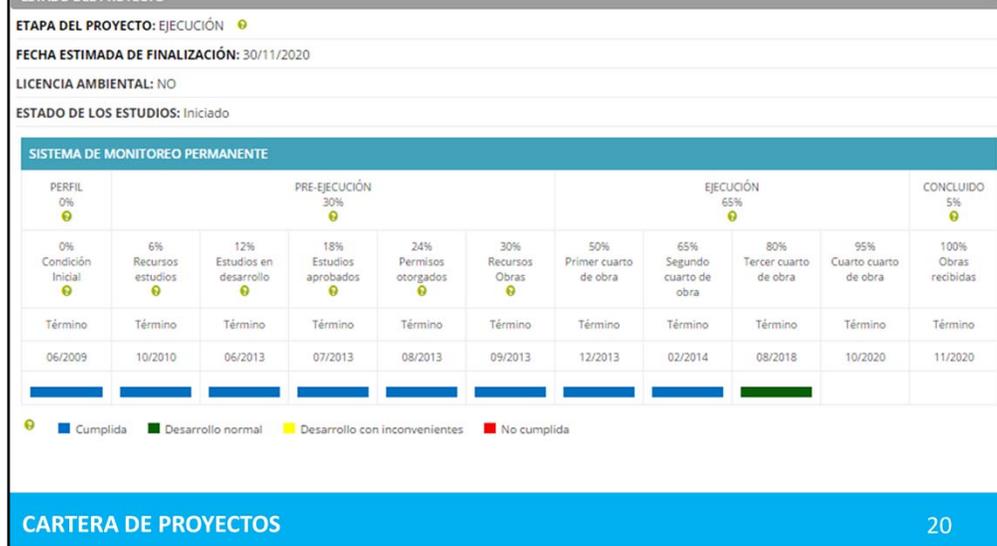
### ACTUALIZACIÓN Y MEJORA EN LA CALIDAD DE LA INFORMACIÓN

Indicadores de resultados para los proyectos concluidos: se incorporó una nueva sección con campos de información específicos para proyectos concluidos, que también se encuentran agrupados de acuerdo a las dimensiones alcance, costo y financiamiento, y plazos. Estos nuevos campos son: “indicadores de resultado de los proyectos concluidos por tipo de obra” (descriptores), “inversión final del proyecto en US\$”, “costo total de los estudios en US\$”, “fecha de inicio de la obra” y “fecha de entrega de la obra”. El cronograma de carga de la información de los campos específicos para proyectos concluidos en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países, es el siguiente:

- 2014: Proyectos API y Proyectos Ancla
- 2015: Resto de la Cartera de Proyectos

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo A)

## Aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos

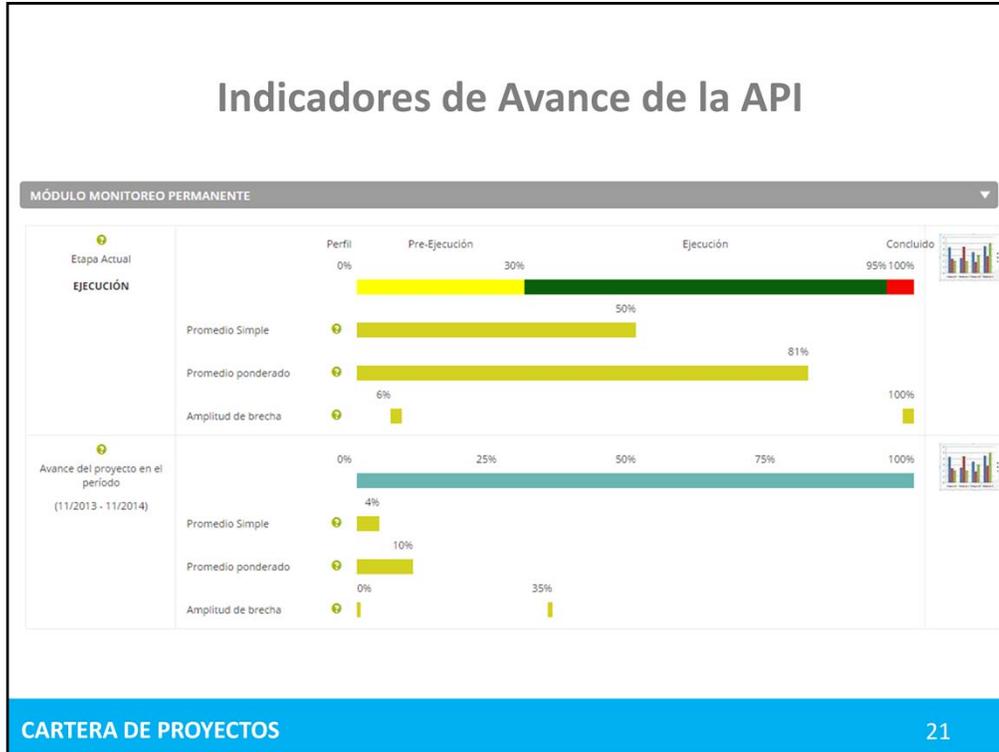


### ACTUALIZACIÓN Y MEJORA EN LA CALIDAD DE LA INFORMACIÓN

Aplicación del Sistema de Monitoreo de Proyectos (SMP) a la Cartera de Proyectos: el SMP permite registrar el avance de los proyectos de la API desde una perspectiva regional y generar información oportuna y confiable para la toma de decisiones por parte de las autoridades de gobierno competentes. Hasta el año 2013, este módulo de seguimiento estaba disponible solo para los proyectos de la API. Los países acordaron incorporar en forma gradual el SMP a todos los proyectos de la Cartera de acuerdo al siguiente cronograma:

- 2014: Proyectos Ancla
- 2015: Proyectos en ejecución
- 2016: Proyectos en pre-ejecución

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo A)



### ACTUALIZACIÓN Y MEJORA EN LA CALIDAD DE LA INFORMACIÓN

Indicadores de Avance de la API: la información que contiene el SMP es de acceso restringido, disponible solamente para las Coordinaciones Nacionales y funcionarios autorizados por las mismas. Con el objetivo de comunicar y difundir al público en general el avance y los resultados logrados por la API, se decidió hacer pública en la ficha de los proyectos estructurados, la información sobre el avance de los mismos reflejada en el SMP.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo A)

## Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014



- La Cartera de Proyectos en el proceso de integración física de América del Sur
- La planificación territorial en América del Sur
- El avance de los proyectos en 2014
- La Cartera de Proyectos por Eje de Integración y Desarrollo

### CONTENIDO DEL DOCUMENTO

Este Cuarto Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, previsto en el Plan de Trabajo COSIPLAN-IIRSA 2014, se encuentra destinado a la consideración del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR y a la ciudadanía, y persigue un doble objetivo. Por un lado, reseña los resultados del trabajo realizado por los países durante el presente año en materia de planificación territorial. Por otro lado, presenta un balance general de la Cartera, incluyendo un detalle de la evolución de los proyectos.

El Capítulo A expone brevemente los antecedentes del proceso de integración física regional desarrollado en América del Sur. Se presenta el Plan de Acción Estratégico del COSIPLAN como sustento de los trabajos de este Consejo, y en particular de las acciones desarrolladas para consolidar su Cartera. Adicionalmente, incluye una sección que reseña los trabajos realizados durante el presente año con el propósito de mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera, y comunicar mejor sus avances y resultados.

El Capítulo B presenta el proceso de planificación territorial realizado en América del Sur. Se avanza sobre la importancia del territorio como espacio de desarrollo sostenible, y se presenta el concepto de Eje de Integración y Desarrollo. A continuación se describe la

Metodología de Planificación Territorial Indicativa y su aplicación, que dio origen a la Cartera de Proyectos. El capítulo también recorre las metodologías y herramientas de planificación territorial del COSIPLAN, presentando sus objetivos y conceptos principales, con especial énfasis en los logros alcanzados en 2014.

El Capítulo C realiza un análisis del progreso de los proyectos de la Cartera entre los años 2013 y 2014. Las seis dimensiones seleccionadas con este propósito son: i) número de proyectos y monto de inversión estimada; ii) avance de los proyectos según las etapas de su ciclo de vida entre los años 2013 y 2014; iii) composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; iv) tipo de financiamiento; v) alcance territorial de los proyectos; y vi) Proyectos Ancla. Para cada una de estas dimensiones se examinan una serie de variables que tienen las siguientes fuentes: (i) información actualizada por los países en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN al 18 de setiembre de 2014; (ii) el Informe de Cartera de Proyectos del COSIPLAN del año 2013; y (iii) los resultados de las Reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, realizadas entre los días 22 y 24 de abril de 2014 en la ciudad de Bogotá, Colombia.

A partir del Capítulo D se presenta la información sobre cada uno de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, incluyendo la información de los Grupos de Proyectos que los componen, sus funciones estratégicas y el detalle de los proyectos involucrados. Al final de cada capítulo se ofrece la información consolidada del Eje, siguiendo la estructura de dimensiones de análisis utilizada para toda la Cartera de Proyectos del COSIPLAN.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Presentación)

## Actualización de la caracterización socioeconómica y ambiental de los Ejes

Información actualizada de los ámbitos territorial, social, económico y ambiental en relación con la infraestructura de los Ejes de Integración y Desarrollo

[www.iirsa.org/eid.asp](http://www.iirsa.org/eid.asp)

CARTERA DE PROYECTOS

23

### OBJETIVOS DEL DOCUMENTO Y CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA PROPUESTA

Caracterizar los 9 EID's con información actualizada de los ámbitos económicos, sociales y ambientales.

El alcance de esta caracterización se corresponderá con la escala de la planificación territorial indicativa de COSIPLAN-IIRSA y no constituirá una evaluación detallada.

La caracterización se sustentará en 8 componentes: Área de Influencia (AI), Infraestructura, Demografía, Economía, Aspectos Sociales, Aspectos Ambientales, Comunidades Originarias y Riesgos.

Como un aspecto transversal, la información se volcará en mapas temáticos construidos a partir de información georreferenciada.

### ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

En primer lugar cada componente se caracterizará con información dura, actualizada y equivalente para los países del respectivo EID.

El componente básico para el desarrollo de todos los análisis será la Infraestructura, bajo una perspectiva territorial.

En segundo término se realizará un análisis indicativo que permita relacionar la infraestructura proyectada en COSIPLAN-IIRSA con el respectivo componente, demostrando las oportunidades y desafíos que se derivarían de la implantación de la misma.

Finalmente, se desarrollará un capítulo de consideraciones finales donde se pondrán en

relieve las relaciones entre los respectivos componentes y la Infraestructura, destacando cómo la primera puede contribuir a superar las dificultades que se derivan de las carencias actuales.

#### FUENTES DE INFORMACIÓN

Las fuentes de información que se utilizarán son las provistas por los organismos competentes de cada país en la gestión de las estadísticas oficiales, siempre que sean de acceso público.

También se utilizarán datos de organismos del sistema de Naciones Unidas, BID, CAF, DATAINTAL, entre otros.

Se requerirá apoyo de las Coordinaciones Nacionales, en especial en información asociada a la red de infraestructura específica del país y su estado actual.

## Actividades Realizadas



- Caracterización socio económica y ambiental de los Ejes Andino y MERCOSUR-Chile
- Informes preliminares de los Ejes de Capricornio, Hidrovía Paraguay-Paraná y Amazonas

### INFORMES PRELIMINARES DE LOS EJES DE CAPRICORNIO, HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ Y AMAZONAS

Se completó la fase de elaboración de bases de datos y mapas temáticos.

La redacción de las distintas secciones del informe se encuentra en la fase final.

Las versiones preliminares se enviarán a los países en el primer trimestre de 2015.

## Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración - API

La API es un conjunto acotado de **proyectos estratégicos y de alto impacto** para la integración física y el **desarrollo socio-económico regional**

[www.iirsa.org/api.asp](http://www.iirsa.org/api.asp)

AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN

25

### ANTECEDENTES Y CARACTERÍSTICAS

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) es el resultado de una decisión clave adoptada en 2011 por el Consejo de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de UNASUR, con la finalidad de impulsar el proceso de integración física de esa región en forma sustentable. La API corona una serie de esfuerzos convergentes, realizados entre 2000 y 2010, de cooperación, diálogo y acuerdos entre los países suramericanos, oportunamente iniciados en el marco de la Iniciativa IIRSA por los doce países de América del Sur para la planificación de la infraestructura del territorio con una visión regional y compartida. Estos trabajos fueron reconocidos e incorporados a partir de 2011 en el nuevo marco institucional provisto por el COSIPLAN en la UNASUR.

Como se señaló, la API es un conjunto acotado de proyectos estratégicos y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. Los componentes de esta Agenda no son proyectos aislados, sino “proyectos estructurados”. Un proyecto estructurado es aquél que consolida redes de conectividad física con alcance regional, con el propósito de potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada. En cuanto a su ámbito geográfico, tales proyectos estructurados están implantados en los diferentes Ejes de Integración y Desarrollo y se proponen, precisamente, la mejora de la conectividad en dicho espacio. Están compuestos por uno o más proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, denominados a los fines

de esta Agenda “proyectos individuales”. En la actualidad, la API está conformada por 31 proyectos estructurados y por 100 proyectos individuales por un monto de inversión estimado en US\$ 21.172,6 millones.

Las intervenciones en el territorio que promueve la API van más allá de la ejecución de la obra física, ya que incorporan desde su origen el concepto de sostenibilidad económica, ambiental y social, en consistencia con los objetivos de la UNASUR. Esto queda de manifiesto en el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 formulado y aprobado por los 12 gobiernos miembros de la UNASUR en 2011. De esta manera, la Agenda reconoce la necesidad de avanzar sobre otros aspectos de la planificación territorial, con el propósito de optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, y mejorar los impactos locales de la infraestructura.

En este contexto, es clave contar con información acerca del progreso de estos proyectos estratégicos para la conectividad suramericana. En efecto, desde la aprobación misma de la API, una preocupación compartida por los miembros del COSIPLAN fue disponer de indicadores que permitiesen conocer su estado y su evolución a lo largo del tiempo, es decir, el ciclo de vida de los proyectos.

En este marco, se presentó una propuesta técnica en la XIX Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA en la que se consagró un enfoque de trabajo que situaba a los países como los verdaderos protagonistas en el diseño de la programación del ciclo de vida y de su instrumentación mediante un mecanismo de monitoreo permanente de proyectos, contando con el apoyo técnico del Comité de Coordinación Técnica (CCT) para su desarrollo.

Con tal propósito, como parte del Plan de Trabajo de COSIPLAN-IIRSA para los años 2012 y 2013, los países incluyeron la tarea de elaborar una Metodología de Programación del Ciclo de Vida (PCV) de los proyectos individuales de la API. La premisa desde la cual se partió fue mantener las cuatro etapas del ciclo de vida de los proyectos acordadas por los gobiernos en 2008. Estas etapas son: perfil, pre-ejecución, ejecución y concluido. Dadas las características técnicas de los proyectos y de las obras que los componen, las etapas de pre-ejecución y ejecución de un proyecto insumen la mayor parte del tiempo en su ciclo de vida, como mínimo alrededor de 10 años (entre 3 y 5 años de pre-ejecución y entre 7 y 10 años de ejecución). Es por esto, que ambas etapas se sub-dividieron, a fin de apreciar con mayor precisión los avances del proyecto.

(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo A)

## Actividades Realizadas

1. Actualización de la API en las Reuniones de los GTEs de EIDs (22 al 24 de abril, Bogotá)
2. Mejoramiento de la calidad de la información de los proyectos
3. Elaboración del Informe de la API 2014

### PLAN DE TRABAJO 2014

ACCION 4.3: Crear y revisar la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) y elaborar un mecanismo de monitoreo permanente.

- Continuar actualizando y mejorando la información de las fichas de los proyectos estructurados.
- Mantener actualizado el SMP de los proyectos individuales de la API.
- Identificar indicadores para medir el avance de los proyectos y producir informes ejecutivos.
- Realizar una reunión de GTE sobre la API (incluyendo el SMP), integrada a las reuniones de GTEs para Actualización de Cartera.
- Elaborar el informe de la API 2014.

## Actualización de la API



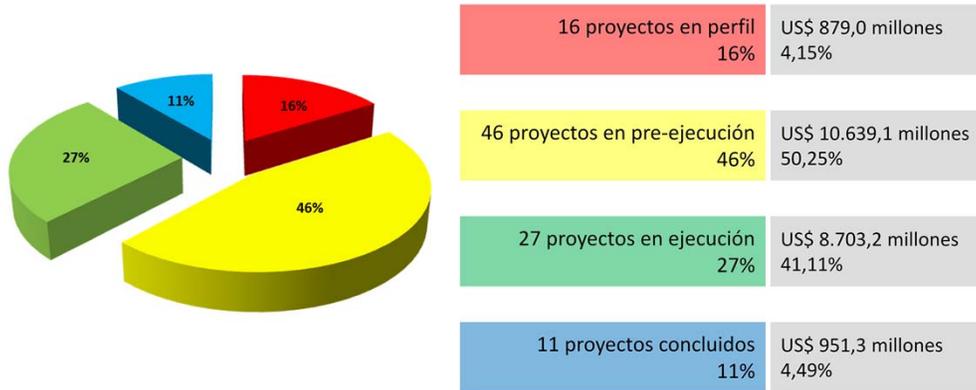
- **31** proyectos estructurados
- **100** proyectos individuales
- **8** Ejes de Integración y Desarrollo
- **US\$ 21.172,6** millones

Fuente: Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN al 18/09/2014

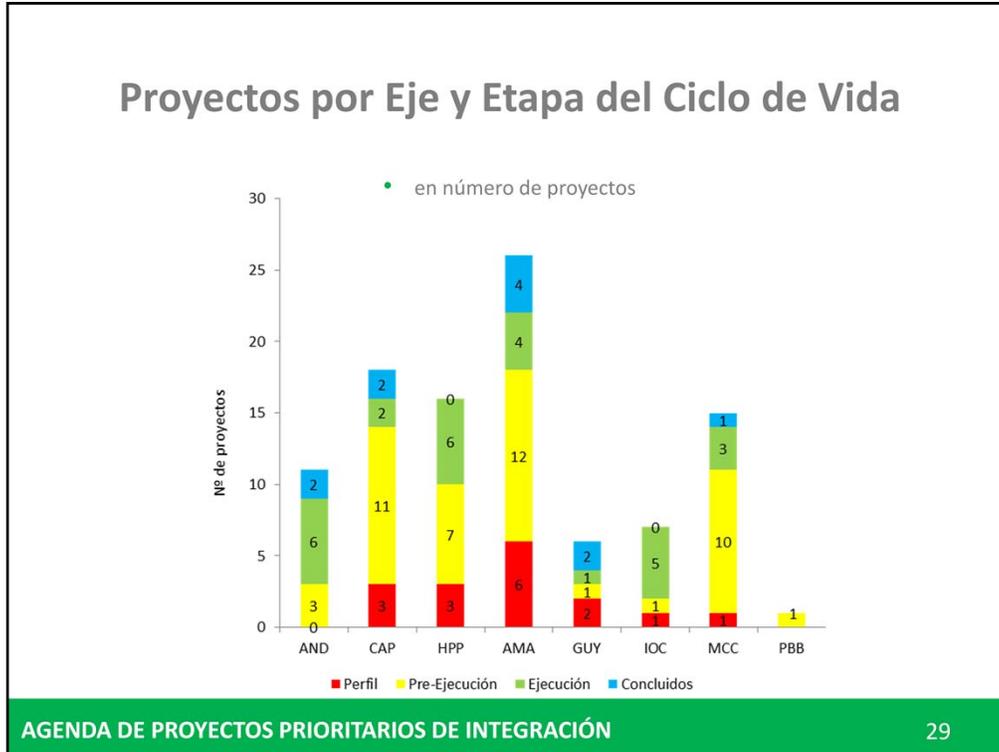
(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)

## Proyectos por Etapa del Ciclo de Vida

- en número de proyectos e inversión estimada en millones de US\$



(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)

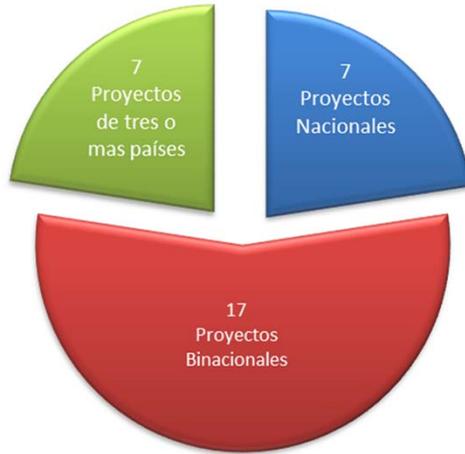


#### LOS PROYECTOS POR EID Y ETAPA DEL CICLO DE VIDA

El Eje Andino y el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná son los que tienen el mayor número de proyectos en ejecución. Cinco de los ocho tienen al menos un proyecto concluido. Por su parte, el Eje del Amazonas es el que tiene la mayor proporción de proyectos en la etapa de perfil (23%)

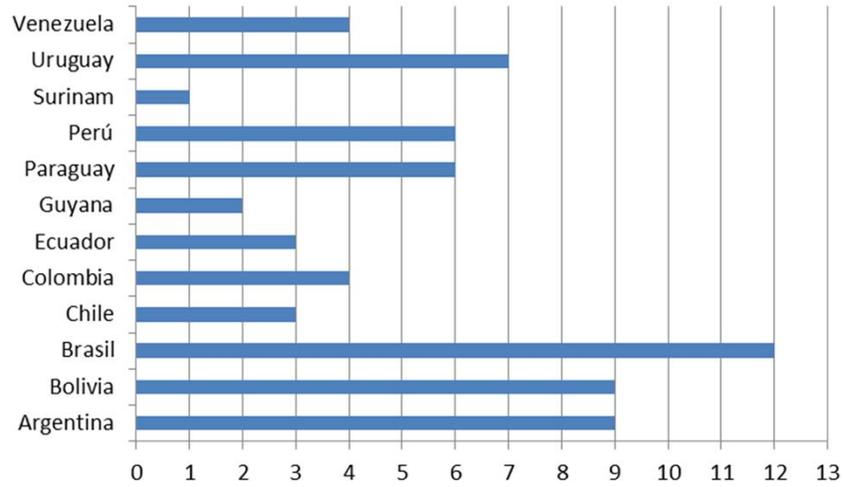
(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)

## Ámbito territorial de los proyectos



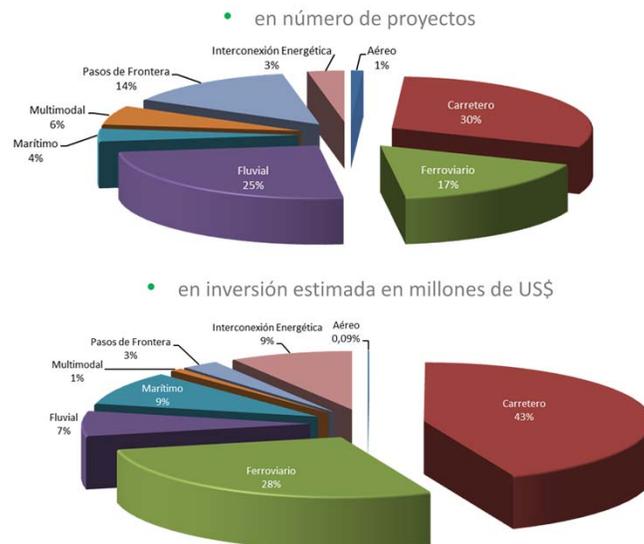
(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)

### Número de proyectos estructurados en que participa cada país



(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)

## Composición sub sectorial del transporte



AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN

32

### COMPOSICIÓN SECTORIAL Y SUB SECTORIAL

En cuanto a la composición sub-sectorial de los proyectos individuales de la API se observa que los proyectos carreteros representan un 30% de la API y demandan cerca de la mitad de la inversión estimada total (43,5%). En el caso de los proyectos fluviales que, si bien en 2014 llegan a ser casi un cuarto de los proyectos API, demandan sólo el 6,9% del monto de inversión estimada de la Agenda. De manera similar, los proyectos de pasos de frontera que representan un 6% en número de proyectos, solamente requieren un 2,6% de la inversión total de la API. Por su parte, los proyectos ferroviarios (17% en número de proyectos), implican una inversión considerable (28%) por la naturaleza de las obras.

(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)

## Características Técnicas de la API

- 1 AEROPUERTO DE CARGA Y PASAJEROS
- 6.245,23 KM DE CARRETERAS
- 7 PUENTES PRINCIPALES Y 148 PUENTES COMPLEMENTARIOS
- 2 TÚNELES BINACIONALES Y 20 TÚNELES COMPLEMENTARIOS
- 2 CIRCUNVALACIONES VIALES
- 7.342,4 KM DE VÍAS FÉRREAS
- 8.950,1 KM DE VÍAS FLUVIALES EN 14 RÍOS Y 2 LAGUNAS
- 6 PUERTOS FLUVIALES
- 4 PUERTOS MARÍTIMOS
- 6 CENTROS LOGÍSTICOS
- 13 PASOS DE FRONTERA
- 1 GASODUCTO TRONCAL DE 1.500 KM
- 2 LÍNEAS DE TRANSMISIÓN DE 500 KV DE 644 KM

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA API

### *1 AEROPUERTO DE CARGA Y PASAJEROS*

La ampliación del aeropuerto incluye la adecuación y construcción de nueva infraestructura para el almacenamiento y control de la carga, y hangares.

### *6.245,23 KM DE CARRETERAS*

Las obras viales incluyen pavimentación, rehabilitación y ampliación de capacidad.

### *7 PUENTES PRINCIPALES Y 148 PUENTES COMPLEMENTARIOS*

La construcción, rehabilitación y mejoramiento de los puentes principales, totalizan más de 2.400 m de longitud.

### *2 TÚNELES BINACIONALES Y 20 TÚNELES COMPLEMENTARIOS*

Uno de los cuales alcanza los 14 km.

### *2 CIRCUNVALACIONES VIALES*

Una de 46 km y otra de 11 km.

### *7.342,4 KM DE VÍAS FÉRREAS*

La rehabilitación y construcción de vías férreas incluye recuperación de vías, obras de arte y estaciones, y un puente ferroviario de 600 m con patio de cargas.

### *8.950,1 KM DE VÍAS FLUVIALES EN 14 RÍOS Y 2 LAGUNAS*

El mejoramiento de la navegabilidad incluye calado; señalización y balizamiento; el dragado de más de 3.968.000 m<sup>3</sup> de sedimentos; la implementación de estaciones de monitoreo; mantenimiento de las hidrovías; mejoramiento de esclusas; ampliación y rectificación de canales; e identificación de los obstáculos para la navegación.

### *6 PUERTOS FLUVIALES*

Las obras incluyen la ampliación en más de 1.000 m de longitud de los muelles; el mejoramiento de las instalaciones existentes; la adquisición de equipos; y la implementación de represas.

### *4 PUERTOS MARÍTIMOS*

Las obras incluyen la ampliación en más de 2.000 m de longitud de los muelles; la construcción de 33,5 ha de patio de contenedores y de un puente de acceso; y la adquisición de 43 grúas pórtico.

### *6 CENTROS LOGÍSTICOS*

La construcción de los centros logísticos incluye centros de almacenaje; centros de comunicaciones y unidades móviles; y construcción y mejoramiento de las vías de acceso.

### *13 PASOS DE FRONTERA*

Más de 73 ha de construcción y optimización de centros de frontera, incluyendo pasajeros y carga; el diseño de un sistema de control de gestión; y la construcción de puentes y vías de acceso.

### *1 GASODUCTO TRONCAL DE 1.500 KM*

### *2 LÍNEAS DE TRANSMISIÓN DE 500 KV DE 644 KM*

(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)

### INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR

PAÍSES

SUB-SECTORES

INVERSIÓN ESTIMADA 227.729.000

TIPO DE FINANCIAMIENTO

ETAPAS DEL PROYECTO **EJECUCIÓN**

ETAPAS DEL CICLO DE VIDA Y NÚMERO DE PROYECTOS 0 2 1 1

FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN DEL PROYECTO **DICIEMBRE 2017**

Código BD	Etapas del Proyecto	Nombre de los Proyectos Individuales	Países del Proyecto	Monto US\$
AND31	<span style="color: yellow;">●</span>	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) SAN MIGUEL	CO - EC	25.000.000
AND79	<span style="color: green;">●</span>	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL	CO	133.629.000
AND82	<span style="color: yellow;">●</span>	IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS BINACIONALES DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) EN EL PASO DE FRONTERA TULCÁN - IPALES (RUMCHACA)	CO - EC	65.000.000
AND91	<span style="color: blue;">●</span>	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMCHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE	CO - EC	4.100.000

### ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO

EL PROYECTO ESTRUCTURADO IMPLICA:

- La construcción de dos centros binacionales de atención de frontera.
- El mejoramiento y pavimentación de 193,03 km de carretera.
- La construcción de un puente de 71,2 m.
- El mejoramiento de un puente de 80 m.

**ESTADO DEL PROYECTO ESTRUCTURADO Y ETAPA E INVERSIÓN ESTIMADA DE LOS PROYECTOS INDIVIDUALES**

Millones

■ Monto de la inversión (USD) ● Etapa del proyecto individual — Etapa del estructurado

AVANCES DESTACADOS DEL ÚLTIMO AÑO

- El proyecto CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE INTERNACIONAL DE RUMCHACA Y MEJORAMIENTO DEL PUENTE EXISTENTE avanzó un 35% y se encuentra concluido.
- El proyecto MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO MOCCOA - SANTA ANA - SAN MIGUEL avanzó un 15% habiéndose concluido el segundo cuarto de su obra.

**AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN**

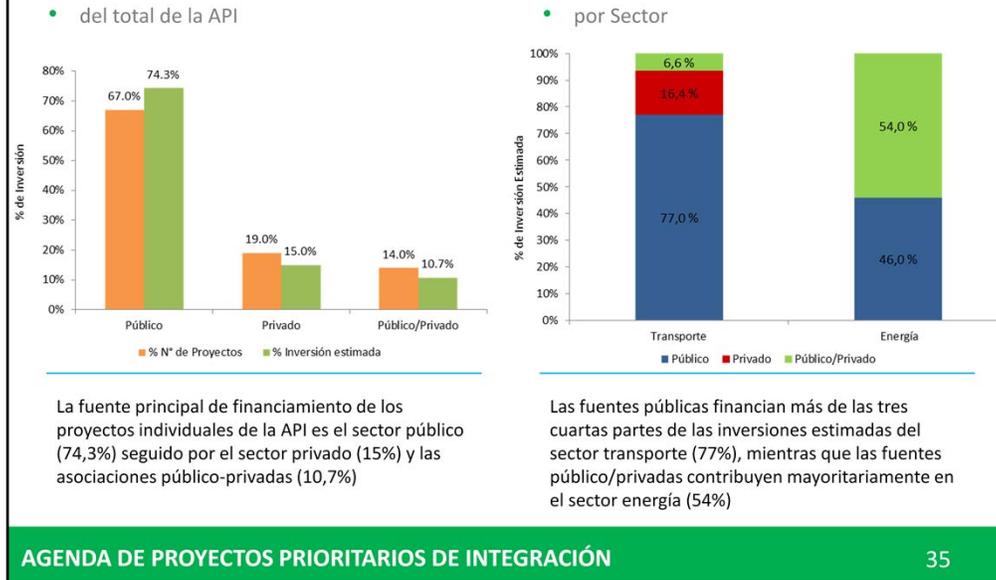
FICHA DE UN PROYECTO ESTRUCTURADO

Innovaciones 2014: características técnicas del proyectos estructurado, estado de avance del proyecto estructurado y de los proyectos individuales y avances en el último año

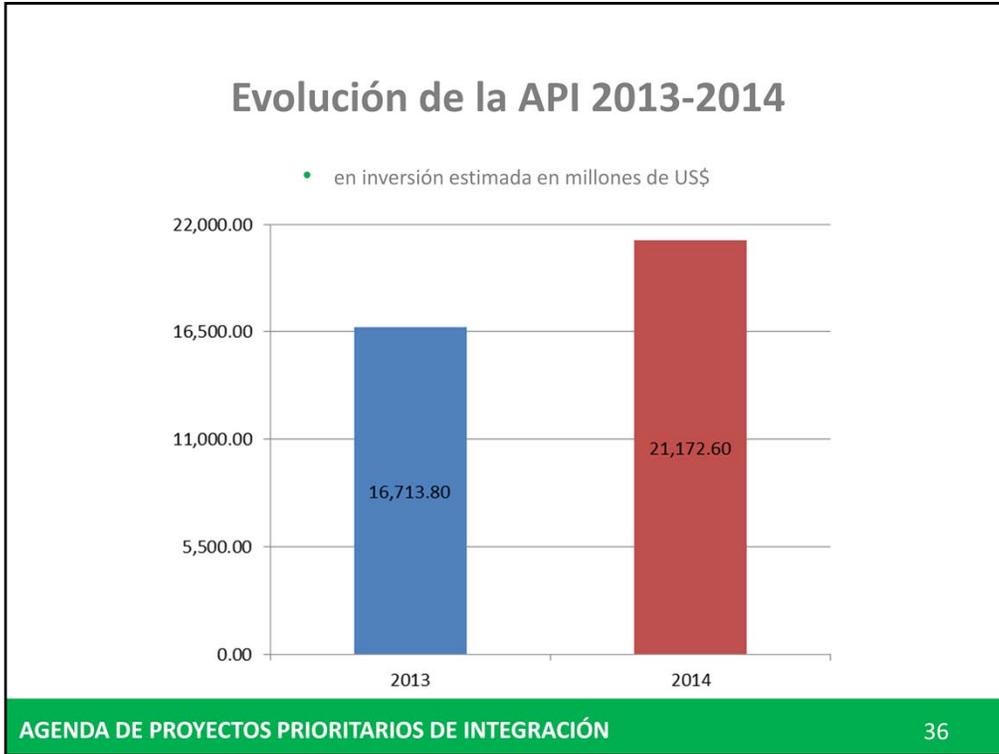
Página 79 y 80

(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo D)

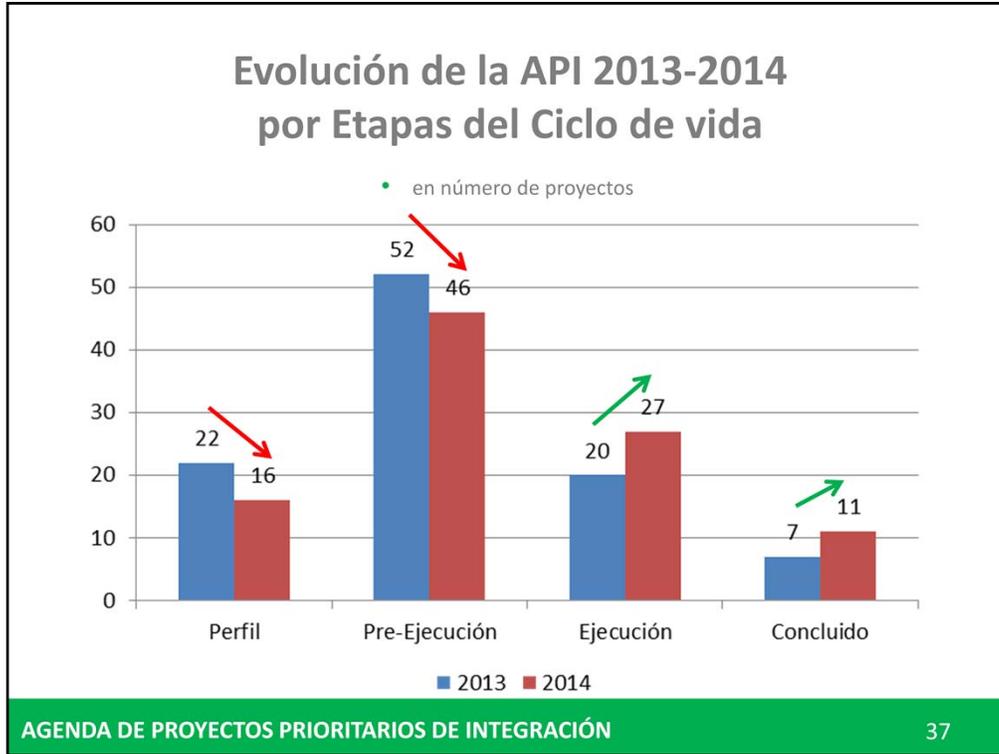
## Tipo de financiamiento



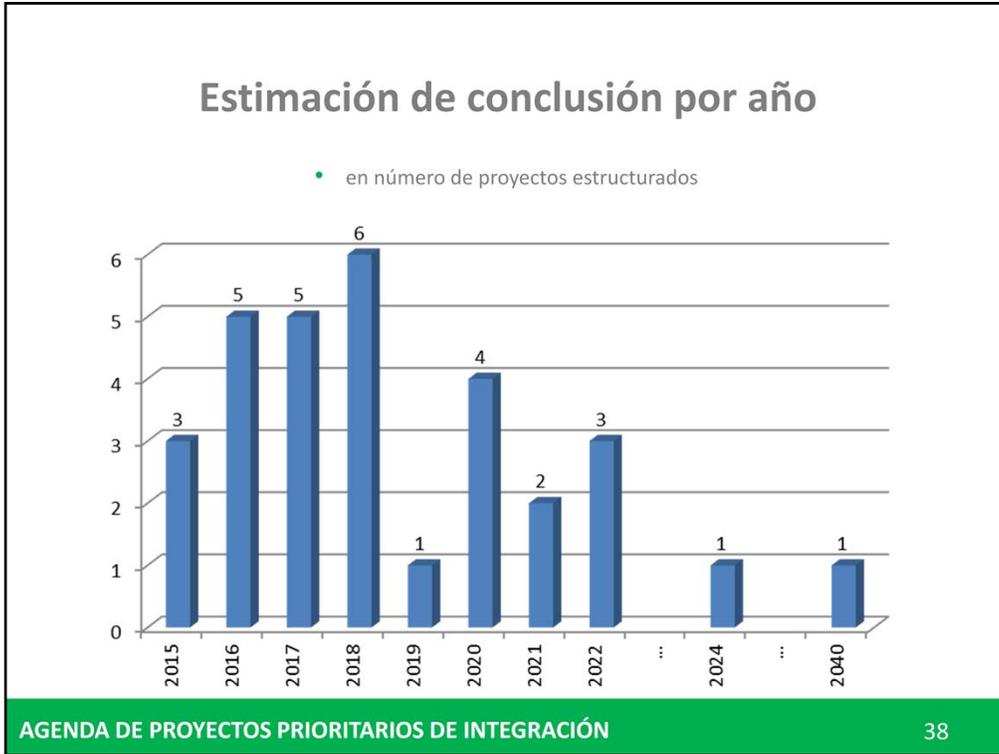
(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)



(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)



(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)



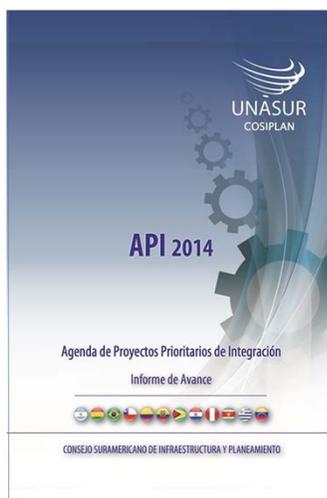
(Informe de Avance de la API 2014. Capítulo B)



19 PROYECTOS CONCLUIDOS EN 2018 (61% DE LA API)

29 PROYECTOS CONCLUIDOS EN 2022 (93% DE LA API)

## Informe de Avance de la API 2014



- La API en el proceso de integración física de América del Sur
- El avance de los proyectos de la API durante 2014
- Proyectos estructurados de la API por Eje de Integración y Desarrollo

### CONTENIDO

Este Tercer Informe de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), previsto en el Plan de Trabajo COSIPLAN-IIRSA 2014, se encuentra destinado a la consideración del Consejo de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR y a la ciudadanía. El Informe reseña los resultados del trabajo realizado por los países en la implementación de los proyectos estructurados, y presenta un balance general y la evolución de la API.

El Capítulo A expone brevemente los orígenes de la API y el enfoque estratégico adoptado para su conformación y seguimiento del avance de los proyectos, a través del Sistema de Monitoreo Permanente (SMP). Adicionalmente, incluye una sección que reseña los trabajos realizados durante el presente año con el propósito de mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la API, y comunicar mejor sus avances y resultados.

El Capítulo B realiza un análisis del progreso de los proyectos de la API entre los años 2013 y 2014. Las seis dimensiones seleccionadas con este propósito son: i) número de proyectos y monto de inversión estimada; ii) avance de los proyectos según las etapas de su ciclo de vida entre los años 2013 y 2014; iii) composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; iv) tipo de financiamiento; v) alcance territorial de los proyectos; y vi) características técnicas. Para cada una de estas dimensiones se examinan una serie de variables que tienen las siguientes fuentes: (i) información actualizada por los países en el Sistema de Información

de Proyectos del COSIPLAN al 18 de setiembre de 2014; (ii) el Informe de Avance de la API del año 2013; y (iii) los resultados de las Reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos para la Actualización de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo, realizadas entre los días 22 y 24 de abril de 2014 en la ciudad de Bogotá, Colombia.

A partir del capítulo C se ofrece un detalle de las características técnicas, estado de situación y avances alcanzados a la fecha de cada uno de los 31 proyectos estructurados de la API, clasificados según los Ejes de Integración y Desarrollo al que pertenecen.

(Informe de Avance de la API 2014. Presentación)

## Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

Herramienta de **apoyo a la planificación y análisis** de la infraestructura de integración que contiene la **información sistematizada** de los proyectos del COSIPLAN

[www.iirsa.org/sip.asp](http://www.iirsa.org/sip.asp)

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROYECTOS DEL COSIPLAN

41

### CONCEPTO

- El SIP es una de las principales herramientas con las que cuenta el COSIPLAN para apoyar su misión de implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de UNASUR.
- El SIP es un instrumento de política pública que facilita y apoya la tarea de (i) planificar, ejecutar y dar seguimiento a la marcha de la agenda de proyectos de conectividad de América del Sur; y de (ii) rendir cuentas y comunicar resultados y contribuir a la toma de decisiones.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Anexo 2)

The screenshot shows the homepage of the IIRSA project information system. At the top left is the IIRSA logo, which consists of a stylized yellow and green figure resembling a person or a flame, followed by the text "IIRSA" in large, bold, black letters. Below this, in smaller text, it reads "INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA". To the right of the logo, there is a language selection menu with the word "IDIOMA" above it and three options: "Español", "English", and "Português". Further to the right, there is a user identification area with the text "superadmin2" and two buttons: "Inicio" (highlighted in blue) and "Salir" (highlighted in green).

Below the header, the main heading reads "BIENVENIDOS AL SISTEMA DE INFORMACIÓN DEL COSIPLAN". Underneath this, there is a sub-heading in blue: "Puede escoger el idioma de su preferencia en la parte superior derecha del sitio. Para realizar consultas debe seleccionar a continuación".

In the center of the page, there are two large, rounded rectangular buttons with a light green background and dark green text. The left button says "Cartera de Proyectos del COSIPLAN" and the right button says "Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración".

Below these buttons, there is a blue hyperlink: [www.iirsa.org/proyectos](http://www.iirsa.org/proyectos).

At the bottom of the page, there is a yellow horizontal bar. On the left side of this bar, it says "SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROYECTOS DEL COSIPLAN" in black text. On the right side, it says "42" in black text.

## ANTECEDENTES

El Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) prevé la actualización permanente del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP). El SIP es la herramienta de apoyo a la planificación y análisis de la infraestructura de integración que contiene la información sistematizada de los proyectos del COSIPLAN. Este instrumento permite acceder a la ficha de cada uno de los proyectos con información sobre el mismo (datos generales del proyecto, alcance, costo y financiamiento, estado, etc.) y generar reportes de acuerdo a la búsqueda realizada. La información contenida en las fichas de los proyectos es actualizada por un responsable por país o países dependiendo del ámbito del proyecto.

La primera versión del SIP, llamada "Base de Datos de Proyectos", se construyó en el año 2004 a partir de la conformación de la Cartera de Proyectos de IIRSA, con el objeto de consolidar en un único instrumento la información básica sobre cada uno de ellos. Posteriormente, entre los años 2007 y 2010 se incorporaron importantes mejoras a la herramienta informática y se realizaron regularmente revisiones de la consistencia de la información de las fichas de proyectos.

En el año 2011, los países aprobaron la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), la cual se encuentra conformada por un subconjunto de proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN. Con el objeto de registrar los progresos en la implementación de

los proyectos de la API, se presentó la necesidad de sumar dos nuevos componentes asociados a la Base de Datos de Proyectos: (i) un módulo que consolide la información de los proyectos de la API, y (ii) un Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) que permita registrar los avances en la Programación del Ciclo de Vida para esos proyectos.

Para poder incorporar estos nuevos instrumentos, fue necesario realizar ajustes y nuevas programaciones técnicas e informáticas en la plataforma de la Base de Datos de Proyectos ya existente. En este contexto, en 2013 se desarrolló el “Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN” conformado por tres componentes: la Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API y el Sistema de Monitoreo Permanente de Proyectos.

Los tres componentes del sistema están interconectados tal como se indica en la siguiente lámina, inclusive para el registro de la información, y se puede acceder a ellos desde la misma plataforma informática con sus respectivos botones de ingreso.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Anexo 2)



## COMPONENTES

### Base de Datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

Contiene las fichas de cada uno de los proyectos de la Cartera (denominados “proyectos individuales” a los fines del Sistema) con información general sobre el mismo organizada de manera modular. Permite generar búsquedas y reportes de acuerdo a la consulta realizada.

### Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API

Contiene las fichas de los proyectos estructurados de la API. La información de estas fichas se presenta organizada con un diseño similar a la de los proyectos individuales. Tanto las fichas de los proyectos estructurados como las fichas de los proyectos individuales están vinculadas. Adicionalmente, en la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API se incorporaron una serie de reportes relativos a la esa Agenda.

### Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) de la API

El módulo SMP permite seguir el progreso del proyecto a lo largo del ciclo de vida del mismo (en función de la Metodología de Programación del Ciclo de Vida), detectar los desvíos que se produzcan y las causas que los originaron. Este módulo monitorea los proyectos estructurados a través del seguimiento a los proyectos individuales que los integran.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Anexo 2)

## Actividades Realizadas

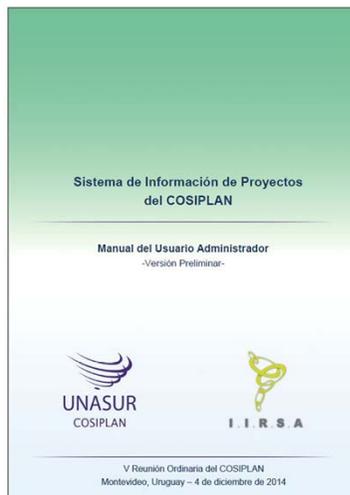
- Mejoras funcionales y de diseño:
  - Mejoras e incorporaciones a la ficha de proyectos
  - Mejoras a la funcionalidad de consulta
  - Reportes adicionales de la Cartera y de la API
  - Mejoras a reportes existentes
- Elaboración del Manual del Usuario

### PLAN DE TRABAJO 2014

#### ACCION 4.1: Mantener actualizada la Base de Datos de la Cartera de Proyectos

- Mantener actualizada la Base de Datos de Proyectos (BDP), Sistema de Información de los Proyectos del COSIPLAN.
- Completar la implementación del Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) de la API. Proseguir con las mejoras funcionales del SMP sugeridas por los administradores de los países y equipo técnico y realizar los ajustes correspondientes.
- Elaborar el Manual del Usuario del Sistema de Información de los Proyectos del COSIPLAN.

## Manual del Usuario



Contiene las características y funciones de cada una de las dos bases de datos y brinda asistencia para su uso

- Manual del Usuario del SIP
- Manual del Usuario del Administrador del SIP

### MANUAL DEL USUARIO Y DEL USUARIO ADMINISTRADOR

Contiene las características y funciones de cada una de las dos bases de datos (Cartera de Proyectos del COSIPLAN y Proyectos Estructurados de la API) y brinda asistencia para su uso

#### Manual del Usuario del SIP:

- Introducción al SIP y su estructura
- Formato de los listados de proyectos y de sus fichas
- Funciones de la consulta de proyectos
- Funciones de los reportes sobre las consultas realizadas

Manual del Usuario Administrador del SIP: para usuarios autorizados a administrar la información de los proyectos. Contiene las mismas secciones del Manual del Usuario del SIP, y una sección especial sobre la edición de la información en las fichas de los proyectos.

La versión final estará disponible a partir del 15 de diciembre de 2014

# Contribución de las Instituciones del CCT a la implementación de los Proyectos del COSIPLAN



PENDIENTE LA RECEPCIÓN DE LA INFORMACIÓN ACTUALIZADA DE LAS INSTITUCIONES DEL CCT

## Financiamiento del CCT a proyectos o componentes de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN

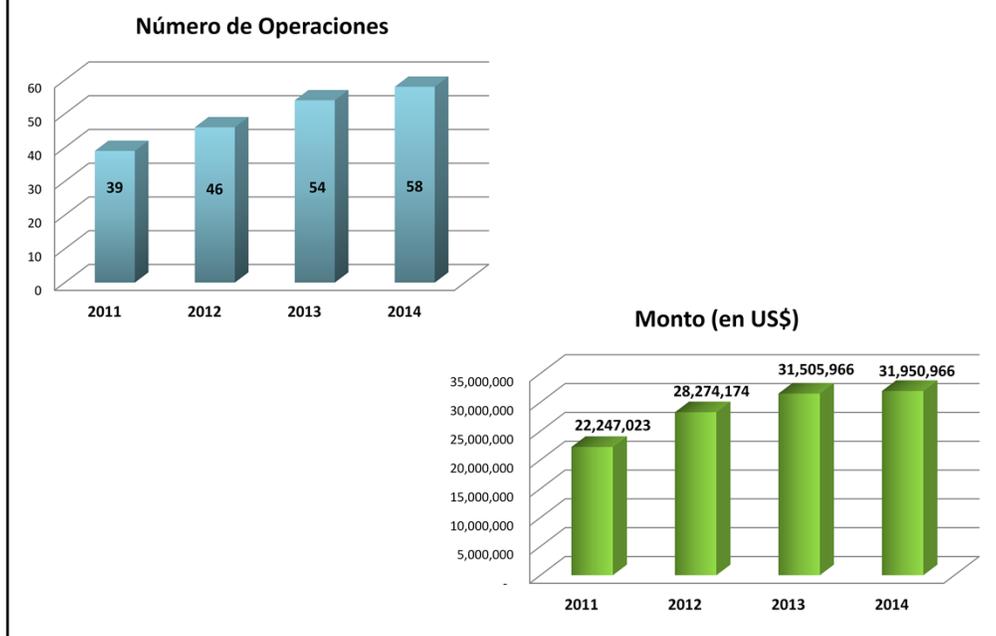
Operaciones del CCT			
Total de Proyectos			9
Monto Total Aprobado (millones US\$)*			736
País	Operaciones BID	Aprobación	Monto Aprobado (millones US\$)
EC	Mejora de los Pasos de Frontera en Ecuador	Octubre 2014	16
PR	Proyecto de Mejoramiento del Tramo San Juan Nepomuceno-Empalme Ruta N6	Noviembre 2014	105
UR	GNL Regasificación para Seguridad Energética y Diversificación ( UR-L1045 y UR-L1095)	En proceso	360
<b>TOTAL:</b>			<b>481</b>
País	Operaciones CAF	Aprobación	Monto Aprobado (millones US\$)
URU	Proyecto de Dragado y Gasoducto en Punta Sayago	Nov-13	83
PAR	Línea de 500 kV Yaciretá – Villa Hayes	Nov-13	50
<b>TOTAL:</b>			<b>133</b>
País	Operaciones FONPLATA	Aprobación	Monto Aprobado (millones US\$)
BO	Proyecto Doble Vía Montero - Cristal Mayu, Tramo Irgarzama – Puente Mariposas	Enero 2014	35
BO	Proyecto Doble Vía Montero - Cristal Mayu, Tramo Puente Mariposas - Puente Chimoré	Marzo 2014	21
BO	Proyecto Construcción Carretera Nazacara - Hito IV Tramo Nazacara -San Andrés de Machaca	Agosto 2014	26
UR	Proyecto Construcción de Línea de Transmisión Tacuarembó - Melo en 500 kV	Noviembre 2014	40
<b>TOTAL:</b>			<b>122</b>
* Noviembre 2013 - Noviembre 2014			

### FINANCIAMIENTO DEL CCT A PROYECTOS O COMPONENTES DE LOS PROYECTOS DE LA CARTERA DEL COSIPLAN

Esta lámina presenta las operaciones aprobadas por las instituciones del CCT para el periodo noviembre de 2013 - noviembre de 2014. Estas operaciones en algunos casos financian los proyectos de la Cartera en su totalidad y en otros casos financian componentes o etapas de esos proyectos y por ello son tomados en consideración en esta tabla.

Se aprobaron ocho proyectos por un monto de US\$ 617 millones.

## Financiamiento del CCT para estudios de pre-inversión de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN



### FINANCIAMIENTO DEL CCT A ESTUDIOS DE PRE-INVERSIÓN DE LOS PROYECTOS DE LA CARTERA DEL COSIPLAN

Esta lámina presenta la evolución del apoyo de las instituciones del CCT a la pre inversión de los proyectos de la Cartera en el período 2011-2014. El monto total indicado corresponde a las cooperaciones técnicas aprobadas por los bancos en cada año y no al monto total de inversión de los proyectos.

En las siguientes láminas se detallan los estudios de pre inversión aprobados por cada uno de los bancos y la participación en el financiamiento de sus costos. En esas láminas se describe también el estado de ejecución de cada operación.

## Estudios de Pre-inversión (BID)

Cooperaciones Técnicas de IIRSA aprobadas (*)				
ID	Operación	Nombre del Proyecto / Cooperación Técnica	Costo total (US\$)	Monto FIRII (US\$)
1	UR-T1016	Apoyo a la preparación del Programa de modernización del Puerto de Montevideo	1,120,000	898,000
2	GY-T1026	Programa de Preinversión para la Carretera Georgetown-Lethem (Tramo Guyana)	1,125,000	900,000
3	CO-T1038	Preparación del Programa Carretera Pasto-Mocoa	2,950,000	1,450,000
4	BO-T1054	Estudio Diseño Final e Impacto ambiental tramos Caranavi- Quiquibey-Yucumo	1,452,000	1,155,000
5	RG-T1264	Estudio para Optimización del funcionamiento del Paso de Frontera "Sistema Cristo Redentor"	906,000	481,000
6	SU-T1030	Estudios para la Rehabilitación de la Carretera Meerzoug-Albina	1,875,000	1,484,975
7	BR-T1053	Plan Estratégico de Desarrollo Sustentable de la Meso Región Metropolitana de Rio de Janeiro	1,270,000	1,017,000
8	BR-T1056	Prefactibilidad de la expansión del Puerto de Santos	1,300,000	973,000
9	RG-T1230	Estudio de Conectividad entre Chile y Argentina	1,100,000	880,000
10	RG-T1589	Pasos de Frontera Colombia-Ecuador	480,000	400,000
11	UR-T1057	IIRSA Estudio de Mercado del Puerto Seco Rivera y logística	264,000	220,000
12	RS-T1275	Estudio de Transporte y Navegabilidad del Río Napo	931,000	745,000
13	BR-T1044	Estudios de Prefactibilidad Económica, Técnica y Ambiental para la Conexión Hidroviaria e Intermodal de las Hidrovías Tietê-Paraná y Paraná-Prata	500,000	400,000
14	PR-T1046	Acceso vial del lado paraguayo al Segundo Puente Presidente Franco - Porto Meira (Foz de Iguazú)	908,000	720,000
15	PE-T1040	Plan de Desarrollo del Sistema Hidroviario del Amazonas	1,062,500	850,000
16	PE-T1240	Preparación del Plan Nacional de Fronteras del Perú	563,000	450,000
17	RG-T2056	Apoyo a los Estudios de Interconexión Eléctrica Andina SINEA	1,875,000	1,500,000
18	PR-L1080	Proyecto de Mejoramiento del tramo San Juan Nepomuceno -Empalme ruta No6	875,000	700,000
19	RG-T2244	Diagnóstico de Navegabilidad del Río Morona	1,437,500	1,150,000
20	RG-T2256	Estudios de Diagnóstico Modernización Hidroeléctrica Salto Grande	1,700,000	1,360,000
21	RG-T2367	Apoyo a la gestión Coordinada de Fronteras	700,000	700,000
22	AR-T1112	Estudio Binacional Puente el Dorado -Mayor Otaño	687,500	550,000
<b>TOTAL</b>			<b>25,081,500</b>	<b>18,983,975</b>

Notas: ■ En Ejecución ■ En Contratación ■ Concluido

(\*) Noviembre 2014

## Estudios de Pre-inversión (CAF)

### PROINFRA – FAT – COPIF Cooperaciones Técnicas de IIRSA aprobadas (\*)

ID	Operación	Nombre del proyecto de Cooperación Técnica	Costo Total (US\$)	Monto CAF (US\$)
1	6203	Evaluación Ambiental y Social Regional para la región Bolpebra - Filadelfia y Proyecto Vial Carretera Nareuda-Extrema	50,000	40,000
2	5327	Actualización de Estudios y Diseño del Tramo Buga - Buenaventura (Colombia)	300,000	134,000
3	6021	Proyecto Túnel de La Línea (Colombia)	203,000	110,000
4	5674	Programa GeoSUR (recursos para la primera fase de implementación del Programa)	615,000	615,000
5	6558	Programa GeoSUR Fase II	485,000	485,000
6	7243	Programa GeoSUR Fase III	666,000	666,000
7	6962	Gasoducto Uruguay, Paraguay, Bolivia	350,000	350,000
8	7652	Gasoducto Uruguay, Paraguay, Bolivia II	452,000	365,000
9	6642	Estudio de Factibilidad Carretera Calemar (Perú)	561,690	165,000
10	6720	Línea Ferroviaria Andahuaylas – Marcona y Terminal Portuario	175,000	130,000
11	7055	Estudios de Programa de Acción Ambiental en Túnel La Línea	1,047,000	810,000
12	6564	Repotenciación de la Central Eléctrica Embalse	625,000	575,000
13	6961	Programa de Recuperación Belgrano Cargas	130,000	130,000
14	6906	Fortalecimiento de la Integración Sudamericana y Formación de redes entre Arg., Bol. y Par.	125,000	96,000
15	6717	Plan Maestro Complejo Portuario Barranqueras	324,000	235,000
16	7244	Construcción Nuevo Puente Paso de Frontera Rumichaca	342,000	302,000
17	8056	EASE Transporte Multimodal Laguna Merín, Lagoa Dos Patos	366,000	366,000
18	71	Seminario-Taller "Laguna Merín: Desarrollo Fronterizo, Hidrovía y Actores Locales"	15,000	15,000
19	8089	Infraestructura Regional para la Interconexión de Internet	375,000	375,000
20	8351	Estudio IDeAL: La infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina	490,000	490,000

Notas: ■ En Ejecución ■ En Contratación ■ Concluido

(\*) Noviembre 2014

## Estudios de Pre-inversión (CAF)

### PROINFRA – FAT – COPIF Cooperaciones Técnicas de IIRSA aprobadas (\*)

ID	Operación	Nombre del proyecto de Cooperación Técnica	Costo Total (US\$)	Monto CAF (US\$)
21	7793	Programa de inversiones para la mejora de la integración territorial entre Argentina y Uruguay	637,500	495,000
22	7679	Estrategia de desarrollo e integración del sector sur de la zona de integración fronteriza (ZIF) Brasil-Perú 2013-2022 y Plan operativo ZIF 2013-2014	433,572	305,000
23	8218	Potencial de las Infraestructuras de Super Wifi para cerrar la brecha digital en América Latina	173,000	173,000
24	8162	Actualización del Estudio de las Infraestructuras y Servicios de Telecomunicaciones en los países de América Latina	358,000	358,000
25	8320	Programa Geosur Fase IV	601,500	336,500
26	8330	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana	672,000	400,000
27	8350	Establecimiento del Sistema para Monitoreo de Inundaciones en América Latina	277,000	195,000
28	8134	Observatorio de Frontera	125,200	78,600
29	8554	Prog. Regional para el Desarrollo de las Hidrovías Sudamericanas	250,000	250,000
30	8668	Programa de Desarrollo Logístico Regional de América Latina	285,000	285,000
31	8390	Diagnostico de la Frontera Norte del Perú y Sur del Ecuador	110,000	110,000
32		Interconexión Eléctrica de Bolivia con Países Limitrofes	400,000	400,000
<b>TOTAL</b>			<b>12,019,462</b>	<b>9,840,100</b>

Notas: ■ En Ejecución ■ En Contratación ■ Concluido

(\*) Noviembre 2014

## Estudios de Pre-inversión (FONPLATA)

Estudios de Pre-Inversión FONPLATA (*)			
ID Operación	Nombre del Proyecto/Estudio	Costo total (US\$)	Monto FONPLATA (US\$)
1	ARG-12/2002 Reversión del Puerto de Santa Fe (Fase Preinversión)	1,000,000	900,000
	OCT/RC/BIN		
2	PAR01/08 Optimización Nodo Clorinda - Asunción	670,218	603,196
	y ARG 01/08		
	OCT/RC/BIN		
3	PAR01/08 Optimización Nodo Ñeembucú - Río Bermejo	670,218	603,196
	y ARG 01/08		
4	BOL-17/94 Carretera Abapó - Camiri	1,590,684	1,220,499
5	PAR-16/2001 Terminal Multipropósito del Puerto de Pilar (Fase Preinversión)	559,023	500,000
<b>TOTAL</b>		<b>4,490,143</b>	<b>3,826,891</b>

Notas: ■ En Ejecución ■ En Contratación ■ Concluido  
 (\*) Noviembre 2014

## Segunda Parte Metodologías y Herramientas de Planificación

### A. Programas Territoriales de Integración (PTIs)

| ACCION 3.1 y 3.2 |

### B. Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la infraestructura

| ACCION 6.1.5 |



## Programas Territoriales de Integración

Estos programas permitirán **potenciar el impacto de la infraestructura** en el desarrollo de los territorios involucrados, considerando los **aspectos económicos, sociales y ambientales**, identificando **acciones complementarias**

[www.iirsa.org/pti.asp](http://www.iirsa.org/pti.asp)

PROGRAMAS TERRITORIALES DE INTEGRACIÓN

54

### CONCEPTO Y ANTECEDENTES

El PAE prevé como otro de sus objetivos "diseñar estrategias regionales de planeamiento para el desarrollo de infraestructura". Dentro de las acciones concretas a realizar para dar cumplimiento a este objetivo se incluye la definición de una metodología para la formulación de Programas Territoriales de Integración (PTI) asociados a la API, y la formulación de los mismos.

Los Programas Territoriales de Integración tienen como objetivo avanzar sobre otros aspectos de la planificación territorial, a fin de optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, y mejorar los impactos locales de la infraestructura. Los estudios técnicos y las herramientas metodológicas desarrolladas (IPrLg y EASE, entre otras) sirven de insumo para la formulación de estos programas.

Durante 2012 y 2013 se realizaron trabajos orientados a definir los lineamientos generales para la elaboración de estos programas. Con este propósito, se seleccionaron dos proyectos de la API como casos de estudio para la elaboración de esta propuesta (el Túnel Binacional Agua Negra y el Corredor Ferroviario Montevideo – Cacequí). Los equipos técnicos de los países involucrados contribuyeron con información de los proyectos específicos y con sus apreciaciones sobre qué tipo de acciones podrían considerarse en la formulación de los PTI, las cuales fueron tomadas en cuenta para la preparación de los lineamientos.

En la reunión del GTE sobre PTIs realizada en Buenos Aires en 2013 , se analizó el documento “PTI, lineamientos conceptuales para su formulación”, el cual fue aprobado por los Ministros del COSIPLAN en su Cuarta Reunión Ordinaria ese mismo año. En dicha reunión, se incluyó en el Plan de Trabajo 2014 la tarea de aplicar en forma piloto estos lineamientos a proyectos de la API seleccionados por los países. En este sentido, Argentina y Chile solicitaron el apoyo del Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA para acordar el objetivo y el plan de trabajo para formular un PTI asociado al Proyecto Estructurado de la API “Túnel Binacional Agua Negra”.

En este marco, las Coordinaciones Nacionales de Argentina y Chile en conjunto con el CCT, se reunieron los días 3 y 4 de septiembre para acordar los lineamientos del plan de trabajo para avanzar en la formulación del programa. Posteriormente, los días 13 y 14 de noviembre se realizó un Taller Binacional de Argentina y Chile que contó con la participación de los equipos nacionales conformados por las Coordinaciones Nacionales COSIPLAN-IIRSA y funcionarios de las áreas de gobierno involucrados en las temáticas consideradas para el PTI, tanto del nivel central como regional/provincial. El objetivo de este Taller fue presentar y discutir el plan de trabajo para la formulación del PTI; acordar los lineamientos del Plan de Participación e identificar los expertos y actores clave; y consolidar una visión común del trabajo a ser desarrollado para la formulación del PTI Túnel Binacional Agua Negra.

Este primer ejercicio, previsto para ser desarrollado en 2015, podría utilizarse para establecer una guía de pasos básicos para el desarrollo de futuros PTIs. Los principales aspectos que deben tenerse en cuenta para la formulación de un PTI son:

#### PRINCIPALES ASPECTOS PARA LA FORMULACIÓN DE PTIS

- La definición del objetivo que oriente las acciones del PTI, de manera concertada entre los países involucrados en el proyecto API, constituye el principal aspecto para la formulación del programa.
- Es relevante identificar el área de influencia del proyecto API y el área de acción del PTI, acotada a los objetivos identificados y a las acciones propuestas.
- Las metodologías de planificación territorial existentes pueden contribuir a la identificación de problemas, dificultades y oportunidades que serán abordadas por el PTI.
- El carácter multisectorial y territorial de los PTIs exige tanto la participación de diferentes niveles de gobierno, como la construcción de alianzas con el sector privado y otros actores clave, para lo cual se sugiere elaborar un Plan de Participación.
- El PTI es un programa de acciones que requiere un plan de implementación que incluya asignación de recursos y responsabilidades, plazos definidos para su ejecución y un modelo de gestión.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo B)

## PTI Proyecto API Túnel Binacional Agua Negra



- Une la Provincia de San Juan en Argentina y la Región de Coquimbo en Chile
- Túnel con dos tubos unidireccionales de 13,8 km de longitud
- Nuevas oportunidades para el desarrollo turístico y el intercambio comercial

## Actividades Realizadas

1. Reunión de las Coordinaciones Nacionales de Argentina y Chile (3 y 4 de setiembre, Buenos Aires)
2. Elaboración del Plan de Trabajo para la formulación del PTI
3. Taller Binacional de los Equipos Nacionales de Argentina y Chile (13 y 14 de noviembre, Buenos Aires)
4. Elaboración de la versión preliminar del Plan de Participación y Documento de Base

### PLAN DE TRABAJO 2014

ACCION 3.1: Definir una metodología para la creación de Programas Territoriales de Integración (PTIs) que complementen la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)

ACCION 3.2: Crear Programas Territoriales de Integración (PTIs) que complementen la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.

- Aplicar en forma piloto los lineamientos a proyectos de la API a definir por los países. Esta actividad estará sujeta a: (i) el compromiso de los países involucrados, incluyendo los acuerdos binacionales e intergubernamentales para la formulación e implementación de las acciones del PTI; y (ii) contar con los recursos para llevarlas a cabo.
- Se manifestó interés preliminar en los siguientes proyectos: Túnel Binacional Agua Negra (Argentina-Chile) y Corredor Ferroviario Montevideo - Cacequí (Brasil-Uruguay).

## Reunión de Coordinadores Nacionales AR-CH

- **Definición del Objetivo del PTI**

Contribuir a la consolidación del proyecto Túnel de Agua Negra como alternativa de conectividad entre Argentina y Chile e impulsor del potencial productivo y de generación de servicios de la región, identificando proyectos y acciones que promuevan:

- al desarrollo sustentable
- a la integración tanto interna como internacional
- al ordenamiento territorial

### OBJETIVOS DE LA REUNIÓN

- Presentar los conceptos y elementos estructuradores de un PTI;
- Presentar información sobre las características y estado de avance del Proyecto Túnel Binacional Agua Negra;
- Definir los objetivos del PTI;
- Identificar preliminarmente el área de influencia del proyecto API y el área de acción del PTI asociado;
- Identificar preliminarmente los componentes de las metodologías y herramientas de planificación desarrolladas en IIRSA y otros instrumentos de análisis que podrían utilizarse en la elaboración del PTI;
- Identificar los niveles y áreas de gobierno, expertos y actores clave que participarán en la formulación del PTI; y
- Elaborar una primera versión del Plan de Trabajo para la formulación del PTI.

# Reunión de Coordinadores Nacionales AR-CH

- Identificación del Área de Acción del PTI



## Reunión de Coordinadores Nacionales AR-CH

- Definición de los Equipos Nacionales conformados por funcionarios del gobierno central y provincial/regional
- Identificación de las metodologías de planificación desarrolladas en IIRSA y otros instrumentos de análisis
- Lineamientos para la elaboración del Plan de Trabajo

## Plan de Trabajo para la Formulación del PTI Túnel Binacional Agua Negra



### ETAPA Preparatoria

- Documento de Base
- Taller Binacional Buenos Aires

### ETAPA 1

- Informe 1: Diagnóstico Integrado y Plan de Participación

### ETAPA 2

- Informe 2: Análisis Estratégico
- Taller Binacional Coquimbo

### ETAPA 3

- Informe 3: PTI y Plan de Implementación
- Taller Binacional San Juan

## Taller Binacional Argentina y Chile

- Participación de funcionarios del gobierno central y provincial/regional
- Presentación del Documento de Base y del Plan de Participación
- Definición del cronograma de actividades del Plan de Trabajo
- Identificación de actores clave

### OBJETIVOS DEL TALLER

- Presentar los conceptos y elementos estructuradores de un PTI;
- Presentar información sobre las características y estado de avance del Proyecto Túnel Binacional Agua Negra;
- Definir los objetivos del PTI;
- Identificar preliminarmente el área de influencia del proyecto API y el área de acción del PTI asociado;
- Identificar preliminarmente los componentes de las metodologías y herramientas de planificación desarrolladas en IIRSA y otros instrumentos de análisis que podrían utilizarse en la elaboración del PTI;
- Identificar los niveles y áreas de gobierno, expertos y actores clave que participarán en la formulación del PTI; y
- Elaborar una primera versión del Plan de Trabajo para la formulación del PTI.

## Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura

La Metodología permite contar con procedimientos claros para **prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos** que afecten las infraestructuras, y **establecer planes de recuperación** de la conectividad y de la infraestructura pública

[www.iirsa.org/grd.asp](http://www.iirsa.org/grd.asp)

PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS Y CATÁSTROFES

62

### CONCEPTO Y ANTECEDENTES

Otra de las acciones definidas en el PAE es diseñar una Metodología para la Gestión y Prevención de Riesgos y Catástrofes que permita contar con procedimientos claros para prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos (terremotos, maremotos, aluviones, inundaciones y erupciones volcánicas) que afecten las infraestructuras suramericanas, y establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública.

Las pérdidas asociadas con eventos geológicos y climáticos han crecido sustancialmente a lo largo de las últimas décadas y con ello también las pérdidas económicas, debidas no solamente a la acción de los fenómenos naturales sino a las formas y tipos de obras construidas. Los sectores primeramente afectados se relacionan con la infraestructura de transporte (aeropuertos, caminos, puertos), energía y comunicaciones, entre otros. Estos sectores forman parte esencial del quehacer del COSIPLAN y del proceso de integración de los países suramericanos.

La primera versión de la “Metodología para Incorporar la GRD en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional de COSIPLAN–IIRSA” fue desarrollada en 2013. Este trabajo toma como base el intercambio de experiencias realizado en 2012 entre los países, y tiene en cuenta la importancia de generar mecanismos de coordinación y colaboración de las instancias correspondientes en los gobiernos suramericanos. La metodología fue presentada a los países en la reunión del GTE que tuvo lugar el 25 de septiembre de 2013 en Santiago de Chile.

(Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2014. Capítulo B)

## Actividades Realizadas

1. Manual del Usuario de la “Metodología para Incorporar la GRD en los Proyectos de Infraestructura de Integración Regional de COSIPLAN-IIRSA”
2. GTE sobre Gestión y Prevención de Riesgos (14 de octubre, Buenos Aires)
3. Acciones de coordinación con el Grupo de Alto Nivel para la Gestión Integral de Riesgo de Desastre de UNASUR

### PLAN DE TRABAJO 2014

#### ACCION 6.1.5: Gestión de Catástrofes en la Infraestructura

- Realizar una reunión del GTE sobre Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes para considerar complementación con las otras metodologías.
- Elaborar Manual del Usuario de la Metodología y realizar una aplicación piloto para sentar las bases de la formulación de la herramienta metodológica y definir cursos de acción futuro.
- Coordinar acciones con el Grupo de Alto Nivel para la Gestión Integral de Riesgo de Desastre de UNASUR en esta materia.

(Coordinación: República de Chile)

## Manual del Usuario



Describe las actividades, actores y resultados esperados para cada fase de la metodología

Fases de la Metodología:

- Fase 1 “screening”
- Fase 2 “análisis de riesgo”
- Fase 3 “gestionando el riesgo”

### FASES DE LA METODOLOGÍA PARA INCORPORAR LA GRD EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE INTEGRACIÓN REGIONAL

- Fase 1 “screening”: identifica el objeto de estudio, es decir, de qué infraestructura o de qué amenaza se desea conocer el riesgo o la amenaza expuesta para su posterior gestión.
- Fase 2 “análisis de riesgo”: incluye 4 pasos que permiten conocer el riesgo y las medidas de mitigación: (i) definir objetivos de desempeño; (ii) identificar infraestructura y amenazas; (iii) nivel de profundidad de estudio y Términos de Referencia; y (iv) estudio de riesgo e identificación de acciones de mitigación.
- Fase 3 “gestionando el riesgo”: identifica las opciones de acción una vez estudiado el riesgo presente en determinada infraestructura.

## GTE sobre Gestión y Prevención de Riesgos y Catástrofes

Resultados del GTE:

1. Aplicar en forma piloto en 2015 la versión actual del Manual del Usuario al Grupo de Proyectos 5 “Conexiones del Eje al Pacífico: Ilo / Matarani - Desaguadero - La Paz + Arica - La Paz + Iquique - Oruro - Cochabamba - Santa Cruz” del Eje Interoceánico Central, zona de silencio sísmico, con los recursos de Cooperación Técnica del BID
2. Actualizar el Manual del Usuario en base a la experiencia de aplicación piloto
3. Articular e intercambiar información con otros Consejos e instancias de UNASUR

### OBJETIVOS DEL GTE

- Presentar la versión preliminar del Manual de Usuario de la Metodología para incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres (GRD) en los proyectos de infraestructura de integración regional de COSIPLAN-IIRSA.
- Consensuar criterios e información mínima necesaria para realizar una aplicación piloto de la Metodología y el Manual.



## Tercera Parte Procesos Sectoriales de Integración

A. Transporte de Carga y Logística

| ACCION PAE 6.2.1 |

B. Integración Aérea

| ACCION PAE 6.2.4 |

C. Integración y Facilitación Fronteriza

| ACCION PAE 6.2.2 |

D. Integración Comercial por Envíos Postales

| ACCION PAE 6.2.3 |

## Transporte de Carga y Logística

Acciones para fortalecer la integración y contribuir a **aumentar la competitividad** de las economías de la región, a través de actividades que mejoren el **desempeño de la logística y el transporte de carga en sus distintos modos**

### CONCEPTO Y ANTECEDENTES

El Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 del COSIPLAN, incluye el objetivo de “Impulsar la aplicación de metodologías, el desarrollo de procesos sectoriales y acciones complementarias que hagan posible el proyecto, la ejecución y operación de emprendimientos de integración física” y en relación al desarrollo de Procesos Sectoriales “Promover la convergencia normativa que regule el desarrollo y operación de la infraestructura regional”.

Tradicionalmente en los países de América del Sur el enfoque en el desarrollo de la infraestructura y los servicios de transporte se han venido tratando en forma separada, no articulada; lo cual no ha contribuido a una provisión y operación eficiente para alcanzar un desarrollo económico y social sostenible.

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

En este sentido, en el COSIPLAN se busca fijar el tema logístico como eje estratégico para avanzar en una visión sistémica de la infraestructura, el transporte y la logística, por lo que se requiere fortalecer este proceso en cada uno de los países y a nivel de toda la región sudamericana, concentrando esfuerzos para promover políticas públicas que aborden en forma conjunta estos aspectos; analizando también alternativas de convergencia en el ámbito de la infraestructura y los servicios de transporte en la ámbito de América del Sur.

## Actividades Realizadas

1. Taller sobre Transporte de Carga y Logística (5 y 6 de agosto, Lima)
2. Propuesta de Programa de Capacitación en Formulación y Gestión de Políticas sobre Transporte de Carga y Logística

### PLAN DE TRABAJO 2014

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

- Realizar un Taller sobre Transporte de Carga y Logística con el objetivo de progresar hacia una visión sistémica de la infraestructura, el transporte y la logística; identificar obstáculos y oportunidades; recoger buenas prácticas del proceso; e identificar acciones a nivel regional.
- Acordar y llevar adelante un programa regional multianual para fortalecer capacidades de formulación y gestión de políticas sobre transporte de carga y logística para los equipos nacionales del sector.
- Analizar posibilidades de generación de una metodología COSIPLAN que mida los avances en este ámbito.

(Coordinación: República del Perú)

## Taller sobre Transporte de Carga y Logística

Resultados del Taller:

1. Elaborar un programa de capacitación para funcionarios de las áreas del sector público en formulación y gestión de políticas sobre transporte de carga y logística
2. Definir acciones sobre el manejo de información y elaboración de indicadores para medir el desempeño logístico de los países de la región
3. Considerar el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga, y su incidencia en el cambio climático

### OBJETIVOS DEL TALLER

- Intercambiar experiencias y compartir los avances e iniciativas que en términos de transporte de carga y logística se han realizado en los países de UNASUR.
- Identificar líneas de trabajo conjunto en el ámbito del COSIPLAN para la inclusión de aspectos logísticos, desarrollo de servicios de transporte e infraestructura logística de integración.
- Definir los próximos pasos en materias de capacitación a los equipos nacionales sobre la temática, así como manejo de información y evaluar la elaboración de metodologías para medir los avances en la gestión de políticas públicas sobre transportes de carga y logística.

### RESULTADOS DEL TALLER

1. Capacitación a funcionarios de las áreas del sector público relacionados con la temática. Los países encargaron a la Coordinación Nacional de Perú con el apoyo del CCT, la elaboración de una propuesta de programa de capacitación que incluya no solamente los contenidos sino también las cuestiones relativas a los arreglos logísticos e institucionales para la implementación del curso. La propuesta será analizada en una videoconferencia en el mes de noviembre para intercambiar opiniones y consolidar el Programa; el mismo que

se incorporará al Plan de Trabajo 2015 y se presentará para aprobación del Comité Coordinador y de los Ministros en la V Reunión Ordinaria del Consejo.

2. Datos e indicadores sobre transporte de carga y logística. Los países encargaron a la Coordinación Nacional de Perú la elaboración de una propuesta para trabajar el tema de la información en esta materia, incluyendo: i) manejo de la información y cómo se puede recolectar, procesar y compartir considerando las experiencias existentes a nivel nacional y regional; ii) análisis y definición de indicadores válidos para los diferentes países, que permitan medir el desempeño logístico; y iii) elaboración de un glosario de términos comunes.

3. Otros temas. Se consideraron también como temáticas relevantes para analizar en el marco del trabajo de COSIPLAN el cabotaje regional y el impacto del transporte de carga en las emisiones de gases de efecto invernadero y su contribución al cambio climático.

## Programa de Capacitación en Formulación y Gestión de Políticas sobre Transporte de Carga y Logística



- Objetivo
- Público objetivo
- Módulos conceptuales, de gestión y estudios de caso
- Articulación con entidades académicas
- Modalidad (presencial/virtual)
- Plan de implementación

### DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA

El programa propuesto tiene por objeto la capacitación de los equipos del sector público de los países de UNASUR que entienden en los temas de logística de cargas en sus países.

- Los destinatarios son funcionarios que revistan tanto en posiciones de toma de decisiones como de análisis y apoyo técnico, en las diversas entidades públicas vinculadas con la logística.
- Los contenidos apuntan a fortalecer las competencias básicas de la logística de cargas en los principales ejes conceptuales y en algunos instrumentos de gestión.
- El alcance es de aproximadamente 80 horas de curso, considerando que el programa está dirigido a funcionarios en actividad.
- La modalidad de cursada será parcialmente presencial y parcialmente a distancia, utilizando técnicas de e-learning y con énfasis en el análisis de casos .

### CONTENIDOS

#### MÓDULOS CONCEPTUALES

- Presentación general de la logística
- La logística en la economía y la política pública
- Fundamentos de los sistemas y la economía del transporte
- Instituciones y procesos de producción de políticas públicas
- La organización y gestión eficiente de las cadenas logísticas
- Gestión de fronteras (facilitación comercial)

## MÓDULOS DE GESTIÓN

- Optimización de procesos y programación
- TICs y cadenas logísticas
- Gestión de proyectos y sus instrumentos
- Liderazgo, negociación y consensos
- Comunicación y presentación

## ESTUDIOS DE CASO

El análisis de casos es una técnica didáctica muy eficaz en temas en los que interactúan múltiples factores, como el de la logística, ya que permite integrar el conocimiento. Tratándose de un curso relativamente corto, su utilización puede contribuir a que los alumnos afiancen los conocimientos adquiridos en los diversos módulos. Se propone un uso intensivo del análisis de casos, privilegiando ejemplos de América Latina y balanceando sus contenidos en la micro y la macro-logística. Algunos ejemplos de los casos que podrían incluirse son los siguientes:

- Casos Micro: la cadena logística de las frutas en Chile, de las flores en Colombia, de la pasta celulosa en Uruguay o del mineral de hierro en Brasil
- Casos Macro: el mejoramiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná, o el mejoramiento del puerto de El Callao (ambas iniciativas públicas de fuerte impacto).

## Integración Aérea

Acciones dirigidas a promover la conectividad de las economías de la región a través del transporte aéreo de carga y pasajeros

### CONCEPTO Y ANTECEDENTES

El Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 del COSIPLAN incluye el objetivo "impulsar la aplicación de metodologías, el desarrollo de procesos sectoriales y acciones complementarias que hagan posible el proyecto, la ejecución y operación de emprendimientos de integración física" y en relación al desarrollo de Procesos Sectoriales, "promover la convergencia normativa que regule el desarrollo y operación de la infraestructura regional".

El transporte aéreo desempeña un papel fundamental en los países de América Latina y el Caribe (ALC) permitiendo la integración y el acceso a mercados locales y globales al facilitar el flujo eficiente de pasajeros y bienes.

A pesar de estar aún lejos de su máximo potencial, en ALC el número de pasajeros viene incrementándose más rápido que el promedio mundial. El transporte aéreo de carga ha aumentado su volumen de manera constante en los últimos años y se espera que el dinamismo de la actividad del sector en la región continúe en los próximos años. Asimismo, el sector ha visto un proceso de modernización en la última década, incrementando la seguridad y la rentabilidad del transporte aéreo.

Tanto el crecimiento como la modernización del sector son claves para el desarrollo de los países en la región, especialmente teniendo en cuenta su efecto multiplicador ya que el desarrollo del transporte aéreo apalanca la competitividad y el crecimiento de otros sectores como el de tecnología, turismo, el sector financiero y la actividad empresarial, entre otros.

No obstante, para que la región alcance su potencial y se cumplan pronósticos de crecimiento de manera competitiva, segura y sostenible, es necesario implementar políticas públicas para hacer frente a desafíos relacionados con los diferentes aspectos del sector: por un lado, política aérea y gobernanza; y por otro, integración, conectividad y regulación aérea.

Las Ministras y Ministros del Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento, reunidos en Santiago de Chile, el 29 de noviembre de 2013, delegaron a la República Federativa del Brasil la organización de un Taller sobre Integración Aérea de América del Sur, en 2014.

## Actividades Realizadas

1. Taller sobre Integración Aérea de América del Sur (10 y 11 de setiembre, Río de Janeiro)
2. Asistencia técnica para el estudio de integración del transporte aéreo en América Latina y el Caribe (ALC)
3. Estudios de caso de terminales de carga aérea en aeropuertos de países miembros de la UNASUR

### PLAN DE TRABAJO 2014

#### ACCION 6.2.4: Integración Aérea

- Realizar un Taller del GTE de Integración Aérea con los siguientes objetivos:
- Analizar el sistema de redes de aeropuertos (cargas y pasajeros) y las tendencias operativas con miras a su modernización; y fuentes de financiamiento.
- Analizar políticas comunes de aeropuertos fronterizos.
- Recoger buenas prácticas en transporte de pasajeros y de carga.
- Evaluar la interconectividad aérea de Suramérica y hacer un diagnóstico.

(Coordinación: República Federativa de Brasil)

## Taller sobre Integración Aérea

Resultados del Taller:

1. Profundizar las discusiones en la materia, sobre el marco regulatorio del sector en la región, entre otros temas
2. Apoyar estudios de integración aérea y desarrollo de políticas para América del Sur: estudio para mejorar la conectividad aérea entre los países del Eje del Escudo Guayanés (Brasil, Guyana, Suriname y Venezuela) y el resto de América del Sur

### OBJETIVOS DEL TALLER

Los principales objetivos del taller fueron analizar el sistema de red de aeropuertos (carga y pasajeros), evaluar la interconectividad aérea, las tendencias operativas para la integración sudamericana y sus fuentes de financiación, como también identificar las mejores prácticas en el transporte de carga y pasajeros a partir de la experiencia internacional.

Como parte de la agenda se discutieron los desafíos para promover la integración aérea de pasajeros, el papel del transporte aéreo en la integración de cadenas logísticas regionales y propuestas de proyectos piloto para la integración de aeropuertos subregionales y fronterizos. Asimismo, representantes de bancos nacionales y multilaterales de la región presentaron su experiencia y herramientas disponibles para el financiamiento de proyectos aeroportuarios.

## Estudio de integración del transporte aéreo en América Latina y el Caribe

Análisis cualitativo y cuantitativo de integración

1. Análisis de la política entre cada par de países, convenios bilaterales o multilaterales, identificando oportunidades, aspectos restrictivos y desafíos para avanzar hacia una política de integración y colaboración binacional y/o regional
2. Medición de los niveles de integración efectivos, dados por la conectividad aérea en función de la capacidad ofrecida en servicios aéreos regulares entre pares de países

### CONTENIDO DEL ESTUDIO

El estudio presenta un análisis cualitativo y cuantitativo de integración. En el primer componente, se analiza cada uno de los documentos que definen la política entre cada par de países, convenios bilaterales o multilaterales, identificando oportunidades, aspectos restrictivos y desafíos para avanzar hacia una política de integración y colaboración binacional y/o regional. En el segundo componente, se realiza una medición de los niveles de integración efectivos, dados por la conectividad aérea en función de la capacidad ofrecida en servicios aéreos regulares entre pares de países. Esta revisión cuantitativa permite también definir las tendencias en los niveles de conectividad que surgen como consecuencia de la adopción de las políticas aéreas, de las restricciones regulatorias, y en los contextos operacionales que influyen en los servicios ofrecidos por los operadores aéreos.

## **Estudios de caso de terminales de carga aérea en aeropuertos de países miembros de la UNASUR**

1. Análisis de las tendencias de la carga aérea, a nivel global y en los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR)
2. Estudio de Casos en los Terminales de Carga de Santiago de Chile, Lima, Manaus y Viracopos, y establece un conjunto de recomendaciones estratégicas para mejorar el desempeño y promover el desarrollo de centros logísticos de carga aérea en aeropuertos

### **CONTENIDO DEL ESTUDIO**

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

## Integración y Facilitación Fronteriza

Acciones dirigidas a convertir las **fronteras en espacios de integración y desarrollo**, facilitando la movilidad de bienes y personas en la región, y planificando el territorio **atendiendo aspectos económicos, sociales y ambientales**

[www.iirsa.org/integracionfronteriza.asp](http://www.iirsa.org/integracionfronteriza.asp)

### CONCEPTO Y ANTECEDENTES

Durante los primeros 10 años de trabajo de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA (2000-2010), las acciones desarrolladas tuvieron el propósito de convertir a las fronteras en canales de integración. Este trabajo se enmarcó en uno de los pilares de la acción de IIRSA que continúa vigentes: los Procesos Sectoriales de Integración (PSIs). Los PSIs tienen por objeto identificar los obstáculos normativos e institucionales que impiden el desarrollo y la operación eficiente de la infraestructura en la región. En función de ello, se proponen acciones para superarlos, vinculadas con la armonización de marcos regulatorios. “Facilitación de Pasos de Frontera” fue uno de los siete PSIs identificados por IIRSA. En este marco, se realizó un extenso estudio financiado y apoyado técnicamente por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA, que permitió determinar la tipología de los pasos de frontera y las actividades necesarias para mejorar su operación y ampliar la provisión de servicios.

El objetivo de facilitar y modernizar los pasos de frontera de la región adquirió un nuevo impulso con la creación de la UNASUR en 2008 y de su Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) en 2010. El Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) son los dos instrumentos que estructuran el trabajo del COSIPLAN e incorporan la facilitación y optimización de pasos de frontera como una de sus prioridades. A octubre de 2014, 48 de

los 579 proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN involucran intervenciones en pasos y áreas de frontera (8,3% del total de proyectos, con una inversión estimada de US\$ 879 millones). De estos 48 proyectos, 14 pertenecen a la Agenda de Proyectos Prioritarios (API) por un monto estimado en US\$ 553 millones.

En la IV Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN (2013), Argentina y Chile fueron designados coordinadores del Grupo Técnico Ejecutivo de Integración y Facilitación Fronteriza. En este marco, se ha avanzado en el concepto de frontera no como lugar de paso sino como espacio de integración y desarrollo, con la responsabilidad de planificar el territorio, proyectar su infraestructura y promover su ejecución para colaborar con el desarrollo y la integración. Desde esta perspectiva se amplía el enfoque del trabajo en COSIPLAN-IIRSA hacia “la integración y la facilitación fronteriza”, en la búsqueda de líneas de acción para consolidar proyectos de desarrollo fronterizo, y procesos de integración social, política y económica en las regiones de frontera.

## Actividades Realizadas

1. Grupo Técnico Ejecutivo sobre Integración y Facilitación Fronteriza (16 y 17 de octubre, Buenos Aires)
2. Apoyo del CCT a países y pares de países para el desarrollo y mantenimiento de pasos de frontera y proyectos de integración fronteriza, a través de programas nacionales o en pasos específicos

### PLAN DE TRABAJO 2014

#### ACCION 6.2.2: Facilitación y modernización de los pasos de frontera

Realizar un GTE sobre Pasos de Frontera.

Aplicar en forma piloto la implementación de estándares e indicadores de gestión de pasos de frontera suramericanos a los casos propuestos por los países involucrados. Esta actividad estará sujeta a: (i) el compromiso de los países involucrados, incluyendo los acuerdos binacionales e intergubernamentales para realizar la aplicación piloto; y (ii) contar con los recursos para llevarlas a cabo.

(Coordinación: República Argentina y República de Chile)

## Grupo Técnico Ejecutivo de Integración y Facilitación Fronteriza

### Resultados del GTE:

1. Evaluar las experiencias de Observatorios de Fronteras en la región, para analizar su extensión a los países integrantes de la UNASUR
2. Incorporar la integración fronteriza en la planificación territorial indicativa del COSIPLAN, incluyendo esta temática en el proceso de actualización de la Cartera de Proyectos del Consejo
3. Analizar la propuesta de estándares e indicadores de gestión para pasos de frontera

### OBJETIVOS DEL GTE

- intercambiar experiencias y compartir los avances e iniciativas que en términos de integración de los territorios de la frontera común, han desarrollado los países de la UNASUR;
- identificar líneas de trabajo conjunto en el ámbito del COSIPLAN para abordar la temática de la integración fronteriza, utilizando las metodologías desarrolladas u otras a desarrollar, que permitan enfrentar los desafíos pendientes;
- avanzar hacia el tratamiento del desarrollo de los centros de frontera, como un proyecto inserto en el proceso de integración fronterizo e inmerso en su contexto;
- identificar programas en el ámbito sudamericano que permitan profundizar los avances en materia de gestión coordinada de fronteras; y
- avanzar en la elaboración de líneas de base e indicadores que permitan apreciar los progresos en materia de gestión de fronteras.

### RESULTADOS DEL GTE

En la reunión de Buenos Aires, los países acordaron incorporar la integración fronteriza en la planificación territorial indicativa del COSIPLAN, incluyendo esta temática en el proceso de actualización de la Cartera de Proyectos del Consejo. Para ello, se requiere avanzar en

distintos aspectos: profundizar el análisis y conocer mejor la situación de las fronteras; acordar las dimensiones que se van a estudiar, considerando las competencias de COSIPLAN; definir la extensión de los territorios fronterizos involucrados; y aplicar las metodologías de planificación desarrolladas por COSIPLAN.

Adicionalmente, se acordó analizar la propuesta de aplicar estándares e indicadores de gestión para contar con una mirada regional de los pasos de frontera de América del Sur, y así contribuir al proceso de facilitación. Estos son requisitos mínimos o niveles óptimos de referencia que incluyen la infraestructura.

Además, los países evaluarán la experiencia de Observatorios de Fronteras aplicada entre Argentina y Uruguay, para analizar su extensión a los países miembros de la UNASUR.

## **Apoyo del CCT en proyectos de pasos de frontera 2011-2014**

1. Optimización del Paso de Frontera Cristo Redentor (BID)
2. Pasos de Frontera fluviales Ecuador - Perú (BID)
3. Pasos de Frontera en Perú (Desaguadero) (BID)
4. Pasos de Frontera Colombia - Ecuador (BID y CAF)
5. Pasos de Frontera Bolivia (CAF)
6. Pasos de Frontera Chile-Bolivia (CAF)

## Apoyo del CCT en proyectos de integración fronteriza 2011-2014

1. Conectividad Argentina - Chile (BID)
2. Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo (Perú - Ecuador) (BID)
3. Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Morona (Perú - Ecuador) (BID)
4. Estudio Binacional Puente el Dorado-Mayor Otaño (Argentina-Paraguay) (BID)
5. Diagnóstico del Sistema de Pasos de Frontera de Perú (BID)
6. Plan de Desarrollo Fronterizo Colombia - Perú (CAF)
7. Plan Desarrollo Fronterizo Argentina - Bolivia (CAF)
8. Programa de inversiones para la mejora de la integración territorial entre Argentina y Uruguay (CAF)
9. Estrategia de desarrollo e integración del sector sur de la zona de integración fronteriza (ZIF) Brasil- Perú 2013-2022 y Plan operativo ZIF 2013-2014 (CAF)
10. Nodo Clorinda - Área Metropolitana de Asunción (FONPLATA)
11. Nodo Ñeembucú - Río Bermejo (FONPLATA)

## Integración Comercial por Envíos Postales

Propicia la **inclusión de las micro, pequeñas y medianas empresas en el mercado internacional** mediante la implementación de un sistema de exportación e importación simplificado utilizando la **plataforma logística postal**

[www.iirsa.org/integracioncomercial.asp](http://www.iirsa.org/integracioncomercial.asp)

### CONCEPTO Y ANTECEDENTES

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

Considerando los resultados alcanzados, este proyecto fue seleccionado en 2004 como uno de los 31 proyectos estratégicos y prioritarios de IIRSA. A partir de entonces y hasta la fecha, se ha implementado en cinco países y en otros cuatro se han realizado trabajos en vistas de su implementación.

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

En 2007, el Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó una operación no reembolsable para el desarrollo del proyecto en Colombia, Ecuador y Uruguay. El lanzamiento del Exporta Fácil en Perú ocurrió en julio de

2007; en Uruguay en marzo de 2009; en Colombia en diciembre de 2010; y en Ecuador en octubre de 2011.

Adicionalmente, con el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), se iniciaron trabajos para la implementación del proyecto en Argentina, Chile, Bolivia y Venezuela.

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

## Actividades Realizadas

1. GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales (18 y 19 de setiembre, Montevideo)
2. Visita de monitoreo del Proyecto Exporta Fácil a Uruguay (2 al 4 de setiembre, Montevideo)
3. Indicadores de resultado del Programa Exportación por Envíos Postales de COSIPLAN-IIRSA
4. Avance de los Planes Nacionales de simplificación y agilización de los procesos de importación
5. Integración de las actividades regionales con las desarrolladas en la UPU/OMA

### PLAN DE TRABAJO 2014

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

Realizar un GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales.

Servicio de exportación (Exporta Fácil):

- Continuar con la implementación, mejora del servicio y visitas de monitoreo (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Uruguay).
- Realizar el pre diagnóstico en Paraguay.
- Identificar y adoptar un conjunto de indicadores que permitan mostrar los resultados de la exportación por la vía postal y contribuyan a medir el valor añadido por Exporta Fácil.

Servicio de importación:

- Trabajar en la simplificación de los procesos postales de importación y elaborar informes anuales a cargo de los países sobre el seguimiento de los planes de trabajo nacionales.

(Coordinación: República Federativa de Brasil)

## **GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales**

Resultados del GTE:

1. Fomentar/Promover el tratamiento prioritario a los envíos de Exporta Fácil en destino
2. Analizar la incorporación de Exporta Fácil en el Portal Connect Américas
3. Indicadores de resultados para el programa Exporta Fácil
4. Establecer acuerdos para un piloto de conectividad entre Exporta e Importa Fácil entre Brasil y Perú
5. Profundizar las correlaciones entre las acciones del GTE con los proyectos y actividades de la UPU, la OMA y la UPAEP, principalmente las relacionadas con el Comercio Electrónico

## Visita de Monitoreo a Uruguay

Objetivos de la visita de monitoreo:

1. Analizar los resultados de la implementación del proyecto
2. Retroalimentar el proceso y hacer propuestas de ajustes con vistas a la mejora continua del servicio implantado
3. Indicar recomendaciones para el avance del proyecto

## Indicadores de Resultados



- Orientados a medir el desempeño del proyecto en cada país, entre los distintos países y poder agregar los resultados alcanzados en el conjunto de los países
- Se definieron considerando la información disponible en los países
- Indicadores económicos, sociales y de gestión que consideran las características de cada país

## Actividades desarrolladas en la Unión Postal Universal en 2014

1. Grupo de Desarrollo de Negocios para Micro, Pequeñas y Medianas Empresas de la UPU (Reuniones en Abril y Octubre)
2. Acciones para replicar Exporta Fácil en otras regiones
3. Publicación de casos de estudio
4. Sensibilización de grupos de interés

## Acciones para replicar Exporta Fácil en otras regiones

UPU EASY EXPORT PROGRAMME

PROJECT IMPLEMENTATION GUIDE



UNREVISÉ  
15

UPU Easy Export Programme  
for MSMEs

Date of this version: 15 September 2014



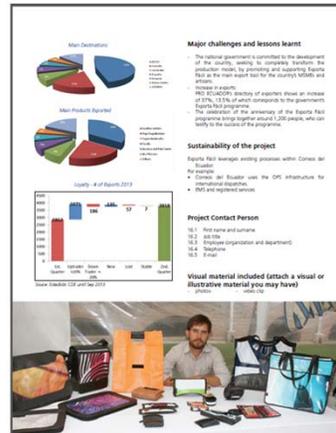
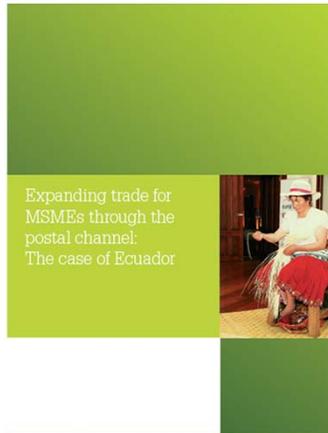
- Manual y Guía de Implementación del Proyecto (versiones preliminares)
- Convocatoria a países a participar en aplicaciones piloto (plazo 1 de diciembre de 2014)

### MANUAL Y GUIA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A diferencia de cómo se desarrolló Exporta Fácil en América del Sur, esta guía establece una metodología de implementación a distancia. Fue desarrollada por la UPU con el apoyo de Brasil.

# Publicación de Casos de Estudio

## Exporta Fácil Ecuador



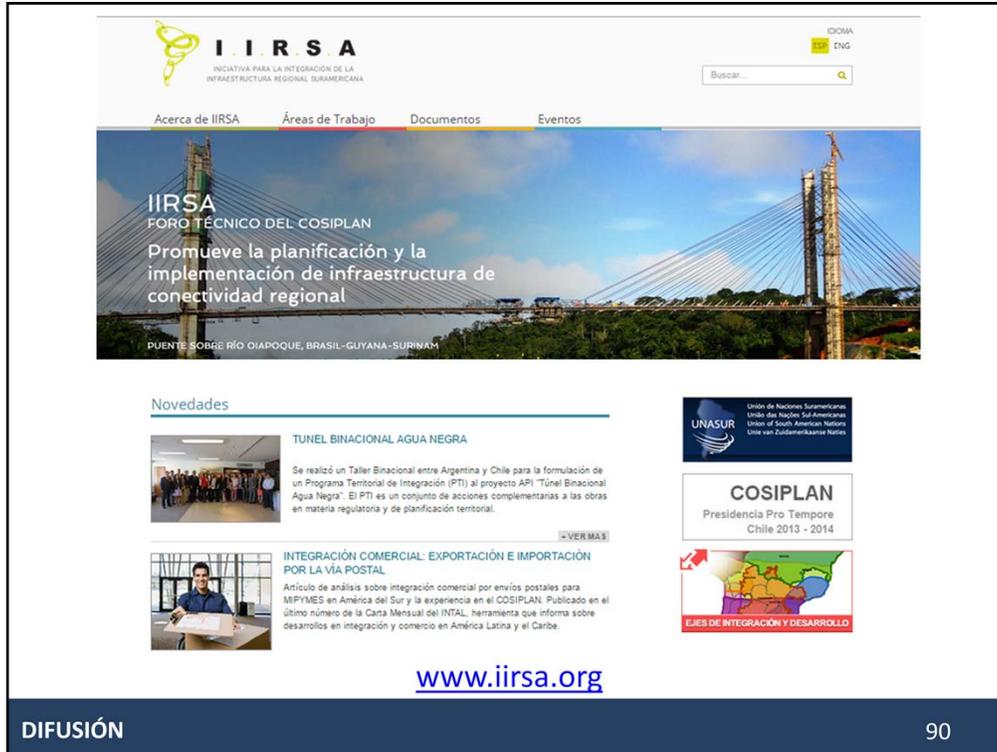
Otros países fueron invitados a presentar casos de estudio

## Acciones de sensibilización de Grupos de Interés



- Taller de la UPU sobre comercio electrónico y facilitación del comercio (Noviembre 2014, Rusia)
- Conferencia Mundial de la UPU. Facilitación del comercio a través de la infraestructura postal (Octubre 2014, Suiza)

Participaron Brasil, Ecuador y Perú a partir de su experiencia en Exporta Fácil



La página web de IIRSA es el principal medio de difusión de las acciones del Foro Técnico y del COSIPLAN.

Entre enero y noviembre de 2014 se registraron más de 40.000 visitas y fueron consultadas más de 150.000 páginas del sitio.

El 89% de los usuarios de la página son latinoamericanos. Entre los primeros 10 países que más visitas hacen al sitio, 9 países son de América del Sur, y los mismos concentran el 83% de todas las visitas.

The screenshot displays the IIRSA website layout. At the top left, there are two news articles. The first, titled "INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA REDUJO POBREZA DEL PERÚ", features a photo of a road and text stating that Peru reduced poverty by 50% due to infrastructure projects. The second article, "EL DOBLE DESAFÍO DE LAS FRONTERAS: SEGURIDAD Y FACILITACIÓN", includes a photo of flags and text about border management. Below these are "Accesos directos" (Direct Access) buttons for "AGENDA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INTEGRACIÓN", "CARTERA DE PROYECTOS COSIPLAN", and "SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROYECTOS". On the right side, there are two vertical sections: "EVENTOS" (Events) with sub-sections for "RECIENTES" (Recent) and "PROXIMOS" (Upcoming), and "ÚLTIMAS NOTICIAS" (Latest News) with a list of recent news items and dates. At the bottom center is the website URL [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org). The footer contains the word "DIFUSIÓN" on the left and the number "91" on the right.

## MODIFICACIONES A LA WEB

- Se incorporó un acceso directo a los Ejes de Integración y Desarrollo
- Se agregaron más accesos directos
- Se agregaron eventos recientes y próximos
- Se agregaron las últimas noticias en la página principal
- Se incorporó un mapa del sitio
- Se mejoraron las condiciones de búsqueda de documentos y eventos

## Informe de Visitas de la Página Web

Período: Enero a Noviembre de 2014

- Cantidad de visitas total: 41.716
- Cantidad de usuarios: 27.023
- Promedio de visitas diarias: 143,8
- Cantidad de páginas visitadas: 151.982
- Páginas por sesión: 3,64

### GOOGLE ANALYTICS

Herramienta de medición de visitas para páginas web que se aplicó a la página de IIRSA en enero de 2014

## Informe de Visitas de la Página Web

PAGINAS VISITADAS	CANTIDAD DE VISITAS	PAIS	CANTIDAD DE SESIONES		
1	Página principal	31.350	1	Perú	8.477
2	Ejes de Integración y Desarrollo	7.273	2	Argentina	6.896
3	Sección documentos	6.139	3	Brasil	5.972
4	COSIPLAN	5.220	4	Colombia	5.088
5	IIRSA en el COSIPLAN	4.564	5	Ecuador	2.412
6	Cartera de Proyectos	3.899	6	Uruguay	1.900
7	Sección eventos	3.787	7	Chile	1.686
8	Países miembros	3.383	8	Estados Unidos	1.306
9	API	3.159	9	México	1.118
10	Organización de IIRSA en COSIPLAN	3.096	10	Bolivia	1.105
	Otras	80.118		Otros	5.759
	Total	151.988		Total	41.719

### ORIGEN DE LAS VISITAS

El 88,9% de los usuarios de la página [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org) son latinoamericanos. Entre los primeros 10 países que más visitas hacen al sitio, 9 países son de América del Sur, y los mismos concentran el 82.7% de todas las visitas.

### PÁGINAS MÁS VISITADAS

Las páginas con mayor cantidad de visitas en el año son la sección la de EIDS y de documentos. El tiempo que permanece un usuario en cada página es estable, siendo el promedio 1.56 minutos.

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

IDIOMA: Español English Português  
 Administración: INGRESAR

**BIENVENIDOS AL SISTEMA DE INFORMACIÓN DEL COSIPLAN**

Puede escoger el idioma de su preferencia en la parte superior derecha del sitio  
 Para realizar consultas debe seleccionar a continuación

**Cartera de Proyectos del COSIPLAN** | **Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración**

**Proyectos de la Cartera del COSIPLAN**

**Cantidad total de proyectos: 579**  
**Inversión total estimada: 163.068.819.910**  
 (en US\$)

Etapas	Porcentaje
PERFIL	23,5
PRE-EJECUCIÓN	23,8
EJECUCIÓN	29,2
CONCLUSIÓN	18,5

Etapas	Porcentaje
PERFIL	10,4
PRE-EJECUCIÓN	32,9
EJECUCIÓN	44,2
CONCLUSIÓN	12,5

[www.iirsa.org/proyectos](http://www.iirsa.org/proyectos)

**DIFUSIÓN** 94

## MODIFICACIONES AL SIP

Mejoras funcionales y de diseño:

- Mejoras e incorporaciones a la ficha de proyectos
- Mejoras a la funcionalidad de consulta
- Reportes adicionales de la Cartera y de la API
- Mejoras a reportes existentes

## Informe de Visitas del SIP

Período: Julio a Noviembre de 2014

- Cantidad de visitas total: 17.554
- Cantidad de usuarios: 13.888
- Promedio de visitas diarias: 137,4
- Páginas por visita: 2,91

### GOOGLE ANALYTICS

Herramienta de medición de visitas para páginas web que se aplicó al SIP en julio de 2014

## Informe de Visitas del SIP

PAGINAS VISITADAS	CANTIDAD DE VISITAS	PAIS	CANTIDAD DE SESIONES		
1	Listado de proyectos individuales	2.844	1	Perú	7.464
2	Consulta de proyectos individuales	2.576	2	Argentina	2.590
3	Página principal	1.770	3	Colombia	1.874
4	Proyecto " REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA LIMA - CANTA - UNISH"	1.589	4	Brasil	1.134
5	Reportes API	734	5	Chile	835
6	Proyectos de Bolivia	713	6	Ecuador	498
7	Pantalla de Usuario Registrado	699	7	Bolivia	474
8	Listado de proyectos API	662	8	España	459
9	Proyecto "AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO TRUJILLO - SULLANA"	569	9	Estados Unidos	419
10	Proyecto " PROYECTO FERROVIARIO LOS ANDES (CHILE) - MENDOZA (ARGENTINA) (FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL) "	523	10	Uruguay	371
				Otros	1.436
				Total	17.554

### ORIGEN DE LAS VISITAS

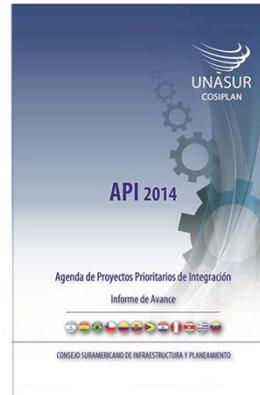
Los primeros 8 países que más visitas hacen al sistema pertenecen a América del Sur, y concentran el 90,3% de todas las visitas al sitio.

## Publicaciones

Informe de la Cartera de  
Proyectos del COSIPLAN 2014



Informe de Avance de la  
API 2014



Estos documentos se elaboran anualmente desde el año 2011 en el marco de COSIPLAN. Presentan la información actualizada a la fecha y el avance de los proyectos registrados año a año. La fuente de información utilizada es el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN.

## Folletos de la Cartera y la API por País



El presente año se elaboraron como complemento a los informes de Cartera y API un conjunto de folletos que presentan la información resumida sobre los proyectos por País y por Eje de Integración y Desarrollo.



## Documentos Técnicos

Caracterización Socio Económica y Ambiental  
del Eje MERCOSUR-Chile



Caracterización Socio Económica y Ambiental  
del Eje Andino



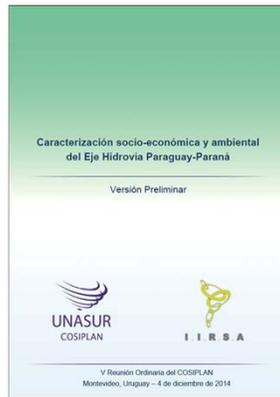
Los documentos técnicos que se presentan aquí y en las siguientes láminas son el resultado de los trabajos realizados durante el año en los distintos temas del Plan de Trabajo.

## Documentos Técnicos

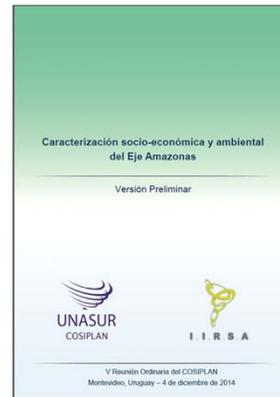
Caracterización Socio Económica y Ambiental del Eje de Capricornio



Caracterización Socio Económica y Ambiental del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná

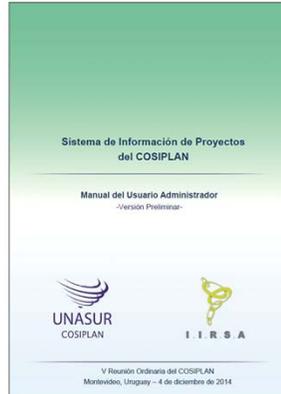


Caracterización Socio Económica y Ambiental del Eje del Amazonas



## Documentos Técnicos

Manual del Usuario del Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN



Túnel Binacional Agua Negra. Plan de Trabajo para la Formulación del Programa Territorial de Integración



Manual de Usuario de la Metodología para Incorporar la Gestión de Riesgos de Desastres



## Documentos Técnicos

Programa de Capacitación en  
Formulación y Gestión de Políticas  
sobre Transporte de Carga y Logística



Indicadores de Resultados del  
Programa Exportación por Envíos  
Postales de COSIPLAN-IIRSA



## Documentos Técnicos

Informe Final de la Aplicación EASE al Proyecto Transporte Multimodal Laguna Merín-Lagoa dos Patos



Estudios de caso sobre terminales de carga aérea en aeropuertos de países miembros de la UNASUR



Asistencia técnica para el estudio de integración de transporte aéreo en América Latina y el Caribe



## Reuniones Realizadas

FECHA	LUGAR	ACTIVIDAD
22 al 24 de abril	Bogotá, Colombia	GTEs para la Actualización de la Cartera de Proyectos y de la API
25 de junio	Santiago, Chile	XXIV Reunión de Coordinadores Nacionales
5 y 6 de agosto	Lima, Perú	Taller sobre Transporte de Carga y Logística
10 y 11 de setiembre	Rio de Janeiro, Brasil	Taller sobre Integración Aérea
18 y 19 de setiembre	Montevideo	GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales
14 de octubre	Buenos Aires, Argentina	GTE sobre Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura
16 y 17 de octubre	Buenos Aires, Argentina	GTE de Integración y Facilitación Fronteriza
13 y 14 de noviembre	Buenos Aires, Argentina	Taller de Argentina y Chile: "PTI Túnel Binacional de Agua Negra"
2 de diciembre	Montevideo, Uruguay	XXV Reunión de Coordinadores Nacionales

**EVENTOS** 105

Como parte del Plan de Trabajo 2014 del Foro Técnico IIRSA se realizaron 2 reuniones de Coordinadores Nacionales, tres talleres y cuatro reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos.