



# Acciones de Comunicación 2017

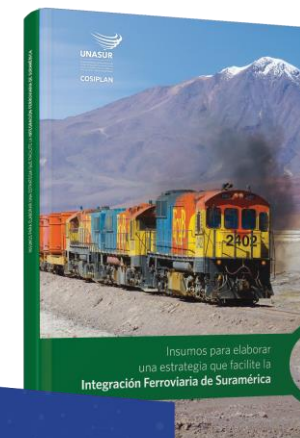
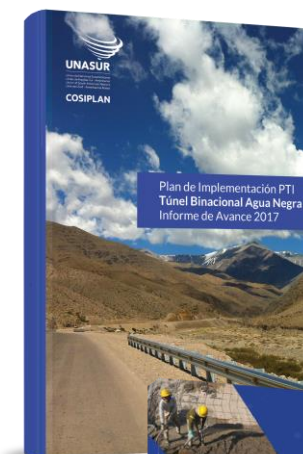
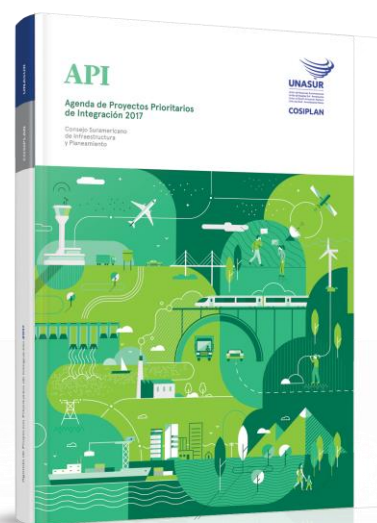
---

XXXI Reunión del Foro Técnico IIRSA

---

*5 de diciembre de 2017, Buenos Aires, Argentina*

 **6 Publicaciones**





# 14 conectividades regionales proyectadas a 5 años

## Informe de la AP 2017



**Eje Vial Paiza - Tarapoto**  
Carreteras, puentes e hidroías

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.



**Eje Vial Callao - La Oroya**  
Puentes, puentes e hidroías

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.



**Corredor Vial Circunvalación**  
Buenaventura / Quito

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.



**Interconexión fronteriza**  
Colombia - Ecuador

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.



**Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF)**  
Desaguadero

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.



**Autopista del Sol**  
Mejoramiento y rehabilitación del tramo Suñama - Aguas Verdes (Incluye Vial de Evitamiento de Tumbes)

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.



**Línea de transmisión**  
500 KV (Itaipu Anunciado - Tacayeta)

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.



### Integrando la población a la economía nacional y global

Con la consolidación de esta importante conexión multimodal en el norte de Perú, se potenciará la integración económica de zonas de producción primaria de la selva y sierra con las ciudades industrializadas y puertos de la costa del Pacífico. Asimismo, la concreción de proyectos viales y portuarios mejora la vinculación con las ciudades y puertos amazónicos peruanos, brasileños y colombianos, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### De la selva al mar, un corredor multimodal desarrolla el interior

También conocido como Eje del Amazonas Rural, Callao - Bogotá, y Bogotá - Buenaventura, Colombia apuesta a establecer las bases para la modernización del Paso de Frontera de Tulcan - Iguala, priorizando la producción de la zona de influencia del proyecto. Asimismo, la concreción de proyectos viales y portuarios mejora la vinculación con las ciudades y puertos amazónicos peruanos, brasileños y colombianos, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Nueva generación de carreteras para llegar al Pacífico

Mediante la concreción de los corredores viales Cúcuta - Bogotá, y Bogotá - Buenaventura, Colombia apuesta a establecer las bases para la modernización del Paso de Frontera de Tulcan - Iguala, priorizando la producción de la zona de influencia del proyecto. Asimismo, la concreción de proyectos viales y portuarios mejora la vinculación con las ciudades y puertos amazónicos peruanos, brasileños y colombianos, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Dinamizar la frontera para optimizar el comercio regional

Colombia y Ecuador consolidan su integración comercial a través de la modernización del Paso de Frontera de Tulcan - Iguala, priorizando la producción de la zona de influencia del proyecto. Asimismo, la concreción de proyectos viales y portuarios mejora la vinculación con las ciudades y puertos amazónicos peruanos, brasileños y colombianos, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Una ciudad binacional en el corazón de Suramérica

Con la inauguración del nuevo CEBAF Desaguadero, Bolivia y Perú ordenan y agiliza el tránsito fronterizo en el principal paso de frontera con Argentina. El nuevo edificio contará con tecnología moderna, procedimientos unificados para el control de pasajeros y cargas, facilitará los trámites y reducirá significativamente los tiempos de espera.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Inversiones viales consolidan los lazos entre Perú y Ecuador

El aumento de la capacidad de la Autopista Internacional del Norte y la consolidación de la línea de la región norte de Perú y el sur de Ecuador, mejorando la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Interconexión eléctrica para mejorar el acceso a la producción de energía

Con la culminación en 2018 de las obras de Interconexión Tacayeta - Ayloja - Villa Hayes, Paraguay duplicará su red de transmisión en 500 KV, dotará de estabilidad y seguridad a Sistema Interconectado Nacional, asegurándole además el acceso a la totalidad de la producción de energía eléctrica que le corresponde de la Central hidroeléctrica Binacional Tacayeta.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Circumvalación de Nueva Palmira, adecuación de la red vial de influencia directa y sistema de accesos terrestres al puerto

La consolidación del puerto de Nueva Palmira como principal punto de embarque de granes del país y puertos de influencia directa y sistema de accesos terrestres al puerto.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Paso de Frontera Infante Rivarola - Ciudad Oruro

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Gasoducto del Noroeste Argentino

La construcción del Gasoducto del Noroeste Argentino (GNEA), Argentina proveerá de gas natural a cuatro provincias que en la actualidad carecen de suministro, beneficiando a más de 3,4 millones de personas. Las obras incluyen tendido de gasoductos troncales, redes de distribución, infraestructura e instalaciones de superficie, permite el acceso al flujo de gas natural proveniente del Sur mediante su interconexión con el Gasoducto Yaguajay.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Corredor Ferroviario Argentina - Uruguay - Brasil

La construcción del nuevo puente internacional entre Brasil y Uruguay mejorará la conectividad a largo del Corredor Montevideo - Pd Alegre, principal ruta comercial terrestre entre ambos países, así como el acceso al flujo de gas natural proveniente del Sur mediante su interconexión con el Gasoducto Yaguajay.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Optimización del Paso de Frontera Sistema Cúbito Redentor

Con la optimización del paso Argentina y Chile mejorarán la atención fronteriza, agilizando los trámites migratorios y aduaneros en el principal Paso de Frontera que comparten. Los proyectos, surgidos del Estudio Binacional para la Optimización del Paso de Frontera Sistema Cúbito Redentor, las exportaciones brasileñas hacia Mercosur y Chile.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Conexión Porto Velho - Costa Puruna

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.

### Un puente que conecta territorios estratégicos

Con el avance de las obras de construcción del puente sobre el Rio Itaipava, Brasil apunta un hito en la relación fundamental para consolidar la integración física con Perú. La nueva continuada carretera mejorará la economía de la región permitiendo reducir tiempos de viaje, fomentando el comercio entre ciudades fronterizas de ambos países, y posicionando a los puertos del sur del Perú como una alternativa cercana y atractiva para las exportaciones brasileñas.

El objetivo principal del proyecto estructural es de mejorar la conectividad entre los departamentos de Piura y Lambayeque, así como el acceso a los puertos de exportación y el comercio exterior que, hasta hoy, se han limitado a Arequipa y Lima. Fortaleciendo las redes de transporte que permiten la conectividad carretera costo - tiempo y se vea su contribución a favor hacia la ciudad de Piura, mejorando el bienestar de sus habitantes.

Este proyecto estructural, con fecha estimada de conclusión estimada en 2020, requiere una inversión total de US\$ 30,5 millones y se compone de 2 proyectos subproyectos de los cuales 2 son Eje Carretera Paiza - Tarapoto y Tarapoto - Tarma y 1 de mejoramiento de la vialidad de la zona rural de la zona de influencia del proyecto.





# La visión de los Ministros del COSIPLAN

## Informe de Actividades 2017

COSIPLAN 2017

**La visión de los Ministros del COSIPLAN**

### La conectividad suramericana, una responsabilidad compartida

Los ministros representantes ante el COSIPLAN repasan los principales logros del trabajo del Consejo y ofrecen su mirada sobre el futuro de una América del Sur más integrada a través de la infraestructura. Con foco en el desarrollo productivo y comercial de la región, colocan la inclusión social en el centro de la escena a la hora de planificar la integración.



**Rogelio Frigerio**  
Ministro del Interior,  
Obras Públicas y Vivienda  
República Argentina



**Dyogo Henrique De Oliveira**  
Ministro de Planeamiento,  
Desarrollo y Gestión  
República Federativa  
del Brasil



**Alberto Undurraga Vicuña**  
Ministro de Obras Públicas  
República de Chile



**César Augusto Peñalosa Pabón**  
Viceministro de Infraestructura  
República de Colombia



**Hon. David Patterson**  
Ministro de Obras Públicas  
República Cooperativa  
de Guyana



**Bruno Giuffrè Monteverde**  
Ministro de Transportes  
y Comunicaciones  
República del Perú



**Victor Rossi**  
Ministro de Transporte  
y Obras Públicas  
República Oriental  
del Uruguay



**Ricardo Menéndez**  
Ministro del Poder Popular de  
Planificación y Vicepresidente  
de Planificación  
República Bolivariana  
de Venezuela

COSIPLAN 2017



Crear mecanismos que incentiven a las autoridades de algunos países a que asuman mayores compromisos para apoyar y participar en las actividades y proyectos del COSIPLAN, y así avanzar en un trabajo conjunto de integración.

Sería necesario reactivar al Grupo de Trabajo de Telecomunicaciones, a fin de emprender acciones para concretar el Anillo Óptico Suramericano, bajo las nuevas condiciones de desarrollo de cada uno de los países en materia de expansión de sus redes de fibra óptica.



El COSIPLAN es el ámbito de planificación regional de infraestructuras que los países tienen para que, tomando en cuenta sus planes y programas a nivel interno, encuentren la mejor forma de compatibilizarlos y sintetizarlos en proyectos que aprovechen los efectos sinérgicos de la complementación e integración. En este aspecto, el COSIPLAN ha consolidado un funcionamiento efectivo y permanente.

A nuestro juicio, el cumplimiento de los objetivos planteados, plasmados en la Cartera y la API y los diferentes procesos sectoriales, pasan a ser responsabilidad de los países. Son los países que tienen que mejorar y avanzar más rápidamente en la concreción de los proyectos en realidades disponibles y, en ello, vemos las mayores dificultades y desafíos a enfrentar. Entran en este caso problemas económicos y financieros que, en la mayoría de las veces son producto de los ciclos económicos regionales y mundiales.

Consciente de ello, Uruguay ha definido un ambicioso plan de infraestructuras de transporte, logística y energía, que con

horizonte 2020-2030, permitirá avanzar en la concreción de varios de los proyectos estratégicos incluidos en la API.



El COSIPLAN, como instancia de discusión política y estratégica para diseñar e implementar la integración de la infraestructura de los países de la región, ha permitido concretar acciones en función de las políticas, programas y proyectos de planificación regional. En este sentido, la Cartera de Proyectos del COSIPLAN debe ampliarse y complementarse a la consideración e inclusión de proyectos de infraestructura locales diseñados por las comunidades (con apoyo o no de los gobiernos) y que tengan impacto o proyección de integración física fronteriza y transfronteriza. Esta alternativa que proponemos sería una forma de avanzar en alternativas propias para la construcción de una cartera de proyectos que tenga mayor incidencia en el desarrollo socioeconómico de la región, así como la evaluación, seguimiento y control de los proyectos para la efectiva integración de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones.

En este contexto, el COSIPLAN, como instancia permanente de UNASUR, tiene el desafío de abrirse y ser ejemplo institucional de la participación ciudadana, y consolidar al sujeto pueblo como elemento clave e indispensables para el proceso de la planificación de la infraestructura regional, en términos de construcción colectiva de políticas pública regionales; para lo cual en el futuro inmediato de UNASUR el COSIPLAN, a través de su Presidencia Pro Tempore y el Foro Técnico IIRSA, deben coordinarse con el Foro de Participación Ciudadana de UNASUR.

La visión de los Ministros del COSIPLAN

**¿Qué desafíos están aún pendientes para América del Sur para lograr una efectiva conectividad del continente?**



El gran desafío para lograr la conectividad del continente queda centrado en la consideración y aplicación de procesos, así como en la implementación de procedimientos modernos. El uso de la tecnología es fundamental, debemos aprovechar los avances tecnológicos en materia de comunicación para facilitar los procesos logísticos y utilizar información compartida que permita abreviar y asegurar los mecanismos de control y trazabilidad. Esto está justificado en diferentes estudios realizados sobre el tema, que indican la necesidad de llevar adelante dichas mejoras para lograr un desarrollo concreto y sostenido.



Existen varios temas que todavía merecen un análisis más profundo. En el futuro, se espera que aumente la participación de la navegación de cabotaje, que se definan medidas capaces de liberalizar el practica, que se definan medidas aduaneras, migratorias y de facilitación del comercio en las fronteras y que se desarrolle un marco normativo para el tránsito ferroviario transfronterizo. Del mismo modo, es necesario estimular una mayor integración aérea, promover el uso de la modalidad aérea para el transporte de cargas e incentivar el desarrollo de aeropuertos regionales, así como la creación de nuevos nodos aéreos.



Un desafío importante es contar con un consenso en los términos técnicos y normativos referidos a los estándares logísticos deseables para el buen funcionamiento de

las conexiones suramericanas acompañados de los recursos necesarios de personal, de infraestructura y tecnológicos que se requieren a través de toda la cadena.



El principal desafío desde el punto de vista de un pequeño país enclavado en el arco oriental del continente es la conectividad aérea con la mayoría de los países de la UNASUR. Si bien ha habido algunas mejoras y hemos tenido acceso a un nuevo aeropuerto distribuidor en los últimos tres años, aún existe una enorme oportunidad y un potencial no explotado para mejorar la conectividad aérea.



Avanzar en la eliminación de las barreras que dificultan el comercio internacional, especialmente las normas internas, los excesivos requisitos y demoras en los pasos fronterizos.

Establecer mecanismos para superar las diferencias de trochas para el transporte ferroviario.

Evaluar y establecer mecanismos para articular las redes de fibra óptica de los países para mejorar la conectividad entre ellos, hacer asequibles a mayores segmentos de la población y disminuir la dependencia frente a los centros de poder de las comunicaciones.

Ampliar los beneficios de la integración aérea a zonas de menor desarrollo y de frontera, que no son atendidas adecuadamente por otros modos de transporte y no son atractivas para las grandes empresas de transporte aéreo.

Armonizar acciones para reducir los costos logísticos asociados a los servicios de transportes.

## La visión de los Ministros del COSIPLAN

responsabilidad compartida 92





## Eventos

Informes, fotografías, entrevistas, videos y documentos de más de 250 actividades realizadas desde el año 2000.



## Documentos

Más de 2000 presentaciones, informes, documentos técnicos y publicaciones sobre integración física en América del Sur.



## Institucional

Qué es COSIPLAN, objetivos, plan de acción, países miembros, antecedentes y conceptos en los que apoya su trabajo.



## Pasos Suramericanos

Reune la información necesaria para el tránsito en pasos de frontera, tanto para transporte de carga como para movilidad de personas.

[cosiplan.org/pasosuramericanos](https://cosiplan.org/pasosuramericanos)

# PLATAFORMAS DE INFORMACIÓN INTERACTIVA

## cosiplan.org



## Gestión PTI

Incluye cada una de las acciones implementadas en el PTI Túnel Agua Negra, con su grado avance, el responsable de la acción y mapa georreferenciado

[cosiplan.org/gestionpti](https://cosiplan.org/gestionpti)



## Sistema de Información Geográfica (SIG)

Permite visualizar datos georreferenciados en capas temáticas unificadas para América del Sur, incluidos los proyectos del COSIPLAN.

[sig.cosiplan.unasursg.org](https://sig.cosiplan.unasursg.org)



## Ejes de Integración y Desarrollo

Presenta información territorial, socioambiental, económica, y de infraestructura de los nueve Ejes. Incluye la ubicación geográfica de los proyectos del COSIPLAN y se vincula con el SIP.

[cosiplan.org/ejes](https://cosiplan.org/ejes)



## Sistema de Información de Proyectos (SIP)

Contiene los proyectos de la Cartera de COSIPLAN en fichas técnicas con mapas georreferenciados. Información actualizada por los países.

[cosiplan.org/proyectos](https://cosiplan.org/proyectos)

## ÁREAS DE TRABAJO

- Cartera de Proyectos
- Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
- Metodologías de Planificación
- Procesos Sectoriales de Integración



## Exporta Fácil

Difunde la experiencia del servicio de exportación por vía postal para potenciar el intercambio comercial de las MiPyMes de América del Sur

[cosiplan.org/exportafacil](https://cosiplan.org/exportafacil)

 **COSIPLAN.ORG**  
Sitio Web



**+69.000**

visitas en 2017

**6%**

crecimiento anual

# COSIPLAN.ORG/PROYECTOS

## Sistema de Información de Proyectos



# +50.000

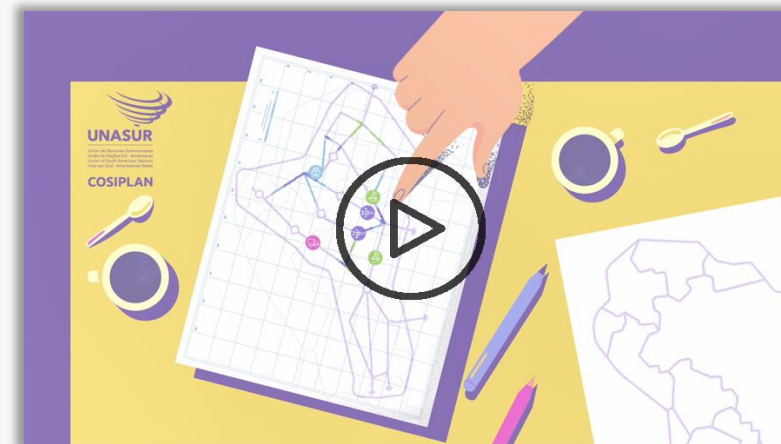
visitas en 2017



 **COSIPLAN.ORG/EJES**  
Ejes de Integración y Desarrollo



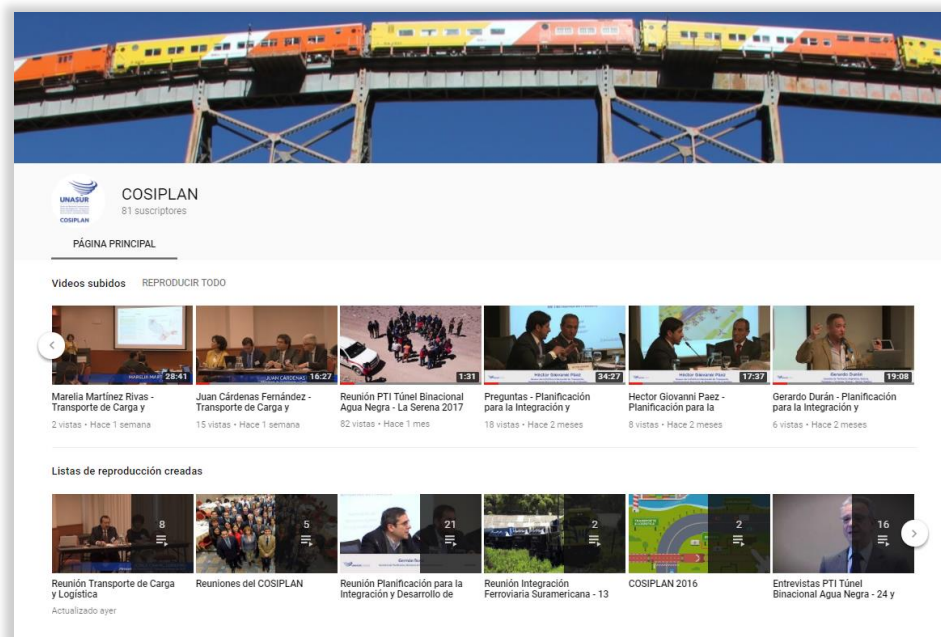
**+5.500**  
visitas en 2017





# 1. COSIPLAN en Youtube

## Acciones de comunicación



+9.000

visualizaciones en 2017

220%

crecimiento anual

## 2. Boletín de noticias

### Acciones de comunicación



**+1.200**  
suscriptores

**18**  
envíos en 2017

Suscribirme AHORA 

### 3. Comunicación Institucional

#### Acciones de comunicación



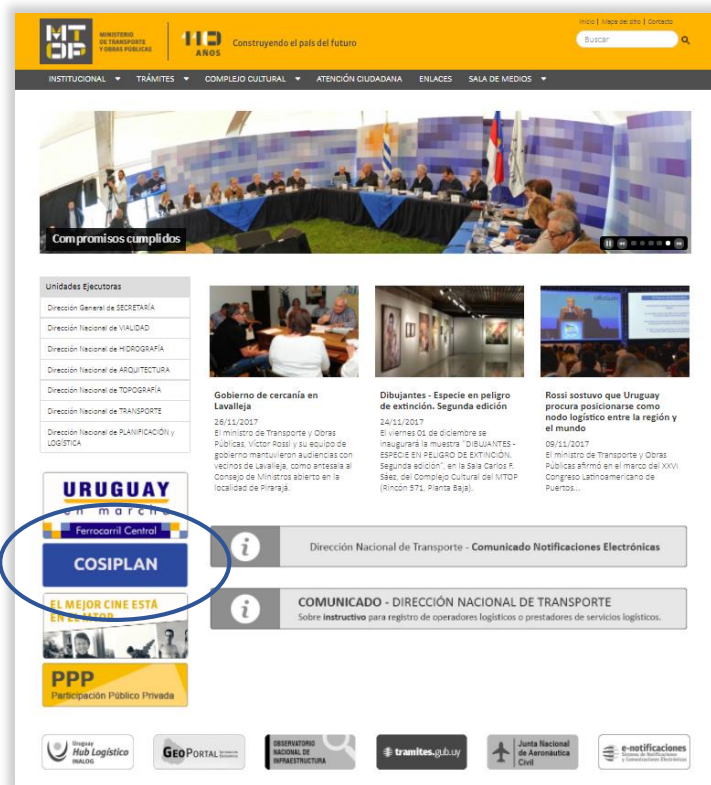
**+60**  
noticias digitales

**+80**  
publicaciones en Twitter

Sobre 5 reuniones presenciales

## 4. Vínculo a la web del COSIPLAN

### Acciones de comunicación



## Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Uruguay







**cosiplan.org**

**¡Muchas Gracias!**