

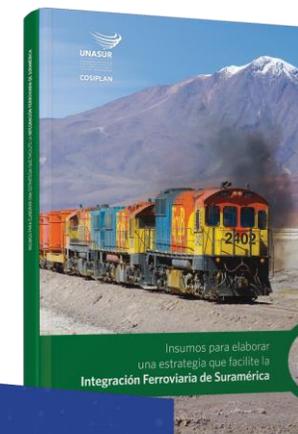
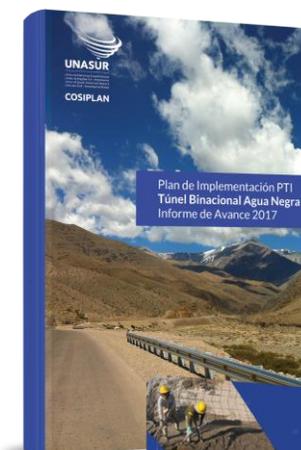
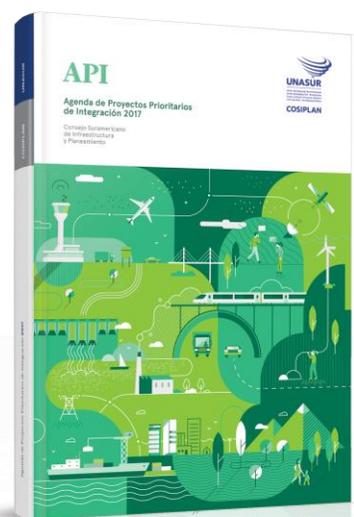


Acciones de Comunicación 2017

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
Eje de carreteras, puentes e hidrovías



Eje Vial Callao – La Oroya
Pacallilla, puentes e hidrovías



Corredor Vial Ciénega
Buenaventura / Quito



Interconexión fronteriza
Colombia – Ecuador



Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF)
Desaguadero



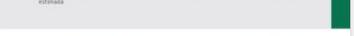
Autopista del Sol: Mejoramiento y rehabilitación del tramo Suliana – Aguas Verdes
(Incluye Vía de Evitamiento de Tumbes)



Línea de transmisión 500 KV (Itapoa Anisocruz – Tacayeta)



US\$ 852 millones de inversión | **621 km** de líneas de transmisión | **792** torres de alta tensión



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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, 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 estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, 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 estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

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 conectividad entre la capital y el puerto de El Callao con ciudades, centros productivos e industriales de la zona costera y la Amazonía, fortaleciendo la complementariedad económica de la selva y sierra de la región metropolitana de Lima. Asimismo, permitirá la integración comercial con países limítrofes a través de la red de hidrovías amazónicas.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

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 conectividad entre la capital y el puerto de El Callao con ciudades, centros productivos e industriales de la zona costera y la Amazonía, fortaleciendo la complementariedad económica de la selva y sierra de la región metropolitana de Lima. Asimismo, permitirá la integración comercial con países limítrofes a través de la red de hidrovías amazónicas.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

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 conectividad entre la capital y el puerto de El Callao con ciudades, centros productivos e industriales de la zona costera y la Amazonía, fortaleciendo la complementariedad económica de la selva y sierra de la región metropolitana de Lima. Asimismo, permitirá la integración comercial con países limítrofes a través de la red de hidrovías amazónicas.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

Una ciudad binacional en el corazón de Suramérica

Con la inauguración del nuevo CEBAF Desaguadero, Bolivia y Perú ordenan y mejoran el tránsito fronterizo en el principal paso de frontera con países limítrofes, mejorando la conectividad entre la capital y el puerto de El Callao con ciudades, centros productivos e industriales de la zona costera y la Amazonía, fortaleciendo la complementariedad económica de la selva y sierra de la región metropolitana de Lima. Asimismo, permitirá la integración comercial con países limítrofes a través de la red de hidrovías amazónicas.

Inversiones viales consolidan los lazos entre Perú y Ecuador

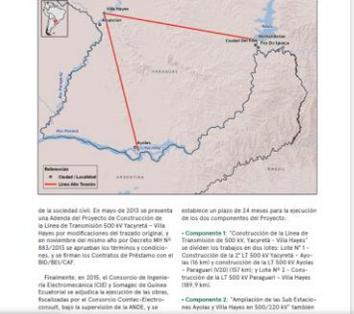
El aumento de la capacidad de la Autopista Internacional del Centro de la ciudad vial entre la región norte de Perú y el sur de Ecuador, mejorando la conectividad entre la capital y el puerto de El Callao con ciudades, centros productivos e industriales de la zona costera y la Amazonía, fortaleciendo la complementariedad económica de la selva y sierra de la región metropolitana de Lima. Asimismo, permitirá la integración comercial con países limítrofes a través de la red de hidrovías amazónicas.

Interconexión eléctrica para mejorar el acceso a la producción de energía

Con la culminación en 2018 de las obras de Interconexión Tacayeta – Ayloya – 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 estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

US\$ 852 millones de inversión | **621 km** de líneas de transmisión | **792** torres de alta tensión



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 alternos de las hidrovías Paraguay-Paraná, han incrementado exponencialmente las operaciones portuarias, afectando la dinámica cotidiana de la ciudad y sus habitantes. Las nuevas rutas de acceso, que se inician recientemente, evitan el paso del transporte a cargo por las calles vitales y ordenan el ingreso al puerto, mejorando las condiciones de operación y seguridad de la terminal. El proyecto incluye, además, la adecuación y el mejoramiento de pavimentos en las rutas directamente involucradas en el transporte de carga al puerto.

Paso de Frontera Infante Rivarola – Ciudad Urufé

Con la implementación de la nueva Área de Control Integrado (ACI) Infante Rivarola – Ciudad Urufé, Bolivia y Paraguay avanzan en la integración física y fortalecen los controles en conjunto a lo largo de extensa frontera. La nueva ACI funcionará las 24 horas los 365 días de año atendiendo trámites de control migratorio, aduanero y fiscalización.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

Gasoducto del Noroeste Argentino

Con 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 millones de personas. Las obras incluyen tendido de gasoductos troncales, redes de distribución, infraestructura e instalaciones de superficie, permitiendo el acceso al flujo de gas natural proveniente del Sur mediante su interconexión con el Gasoducto Yaguajay.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

Construcción del Puerto Internacional Jaguaruó – Rio Branco

Este proyecto estructurado APB tiene como objetivo principal mejorar el tráfico internacional de carga, lo que mejorará el comercio exterior de las provincias de Rio Branco, Jaguaruó y Parí. El proyecto contempla la construcción de un puerto internacional de 1.500 metros de largo y 100 metros de ancho, con un sistema de amarres de 100 metros de largo y 100 metros de ancho, y un sistema de amarres de 100 metros de largo y 100 metros de ancho.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

Corredor Ferroviario Argentina – Uruguay

Con la rehabilitación de tres ramales, Uruguay posicionará el transporte ferroviario como una opción interesante para el transporte de carga en el eje Montevideo – Rivera y hacia los puertos de Salto, Paysandú y Fray Bentos, sobre el Rio Uruguay. Estas inversiones, acompañarán otros crecientes demandas en materia de infraestructura logística, asociado al paso del transporte pesado por el tramo brasileño Rio Grande, Praticas, protegiendo zonas de reserva natural y turísticas.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

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, surgen del Estudio Binacional para la Optimización del Paso de Frontera Sistema Cúbito Redentor, las exportaciones brasileñas hacia Mercosur y Chile, e infraestructura, como así también operaciones, tecnológicas y de funcionamiento del paso.

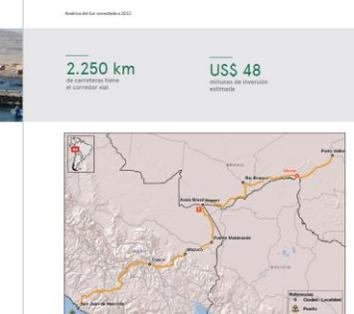
El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las zonas de producción primaria de la selva y sierra con las ciudades industrializadas y puertos de la costa del Pacífico. Asimismo, la concreción de proyectos viales y portuarios mejora la vinculación con las ciudades-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

Conexión Porto Velho – Costa Puruna

Con el avance de las obras de construcción del puente sobre el Rio Itaipava, Brasil apunta al establecimiento fundacional 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 hacia Mercosur y Chile.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

2.250 km de líneas de transmisión | **US\$ 485 millones de inversión**



Inversiones en rutas y accesos promueven una expansión sustentable del puerto

La consolidación del puerto de Nueva Palmira como principal punto de embarque de granes del país y puertos alternos de las hidrovías Paraguay-Paraná, han incrementado exponencialmente las operaciones portuarias, afectando la dinámica cotidiana de la ciudad y sus habitantes. Las nuevas rutas de acceso, que se inician recientemente, evitan el paso del transporte a cargo por las calles vitales y ordenan el ingreso al puerto, mejorando las condiciones de operación y seguridad de la terminal. El proyecto incluye, además, la adecuación y el mejoramiento de pavimentos en las rutas directamente involucradas en el transporte de carga al puerto.

Bolivia y Paraguay, modernas instalaciones integran sus economías

Con la implementación de la nueva Área de Control Integrado (ACI) Infante Rivarola – Ciudad Urufé, Bolivia y Paraguay avanzan en la integración física y fortalecen los controles en conjunto a lo largo de extensa frontera. La nueva ACI funcionará las 24 horas los 365 días de año atendiendo trámites de control migratorio, aduanero y fiscalización.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

Integración energética para el desarrollo y la industria

Con 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 millones de personas. Las obras incluyen tendido de gasoductos troncales, redes de distribución, infraestructura e instalaciones de superficie, permitiendo el acceso al flujo de gas natural proveniente del Sur mediante su interconexión con el Gasoducto Yaguajay.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

Nuevo puente para dinamizar el comercio en el MERCOSUR

La construcción del nuevo Puente Internacional entre Brasil y Uruguay mejorará la conectividad a lo largo del Corredor Montevideo – Pd Alegre, principal ruta comercial terrestre entre ambos países, y de las más importantes del MERCOSUR. El nuevo puente mejorará otros crecientes demandas en materia de infraestructura logística, asociado al paso del transporte pesado por el tramo brasileño Rio Grande, Praticas, protegiendo zonas de reserva natural y turísticas.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

Trenes de carga, un modo eficiente para la producción

Con la rehabilitación de tres ramales, Uruguay posicionará el transporte ferroviario como una opción interesante para el transporte de carga en el eje Montevideo – Rivera y hacia los puertos de Salto, Paysandú y Fray Bentos, sobre el Rio Uruguay. Estas inversiones, acompañarán otros crecientes demandas en materia de infraestructura logística, asociado al paso del transporte pesado por el tramo brasileño Rio Grande, Praticas, protegiendo zonas de reserva natural y turísticas.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

Infraestructura y tecnología en la principal conectividad entre el MERCOSUR y Chile

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, surgen del Estudio Binacional para la Optimización del Paso de Frontera Sistema Cúbito Redentor, las exportaciones brasileñas hacia Mercosur y Chile, e infraestructura, como así también operaciones, tecnológicas y de funcionamiento del paso.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

Un puente que conecta territorios estratégicos

Con el avance de las obras de construcción del puente sobre el Rio Itaipava, Brasil apunta al establecimiento fundacional 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 hacia Mercosur y Chile.

El objetivo principal del proyecto estructurado es de mejorar la conectividad entre las 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-puerto amazónicas peruanas, brasileñas y bolivianas, brindando a su vez una alternativa atractiva para la salida de productos de exportación de la región con destino a mercados del exterior.

2.250 km de líneas de transmisión | **US\$ 485 millones de inversión**





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



Dnygo Henrique De Oliveira
Ministro de Planejamento,
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 que aceleren la circulación de bienes y personas 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.

107

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

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



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



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



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

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

 **COSIPLAN.ORG**
Sitio Web



+69.000

visitas en 2017

6%

crecimiento anual



COSIPLAN.ORG/PROYECTOS

Sistema de Información de Proyectos

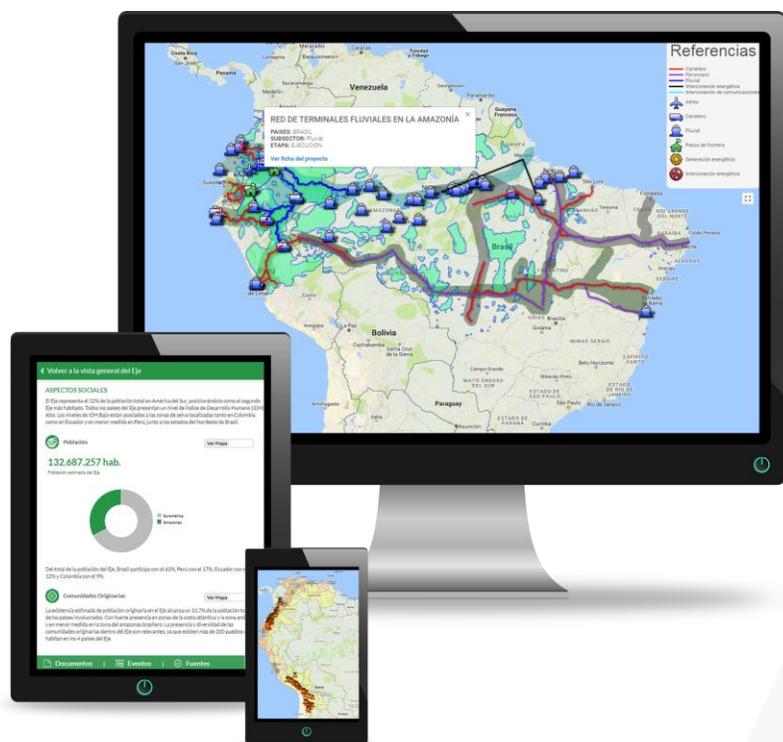


+50.000

visitas en 2017



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

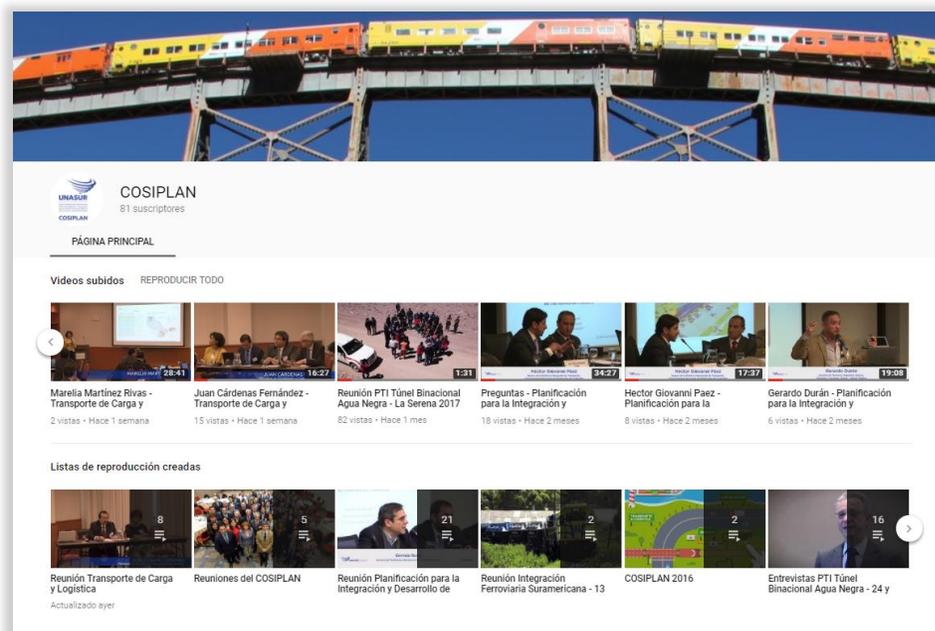


+5.500
visitas en 2017



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



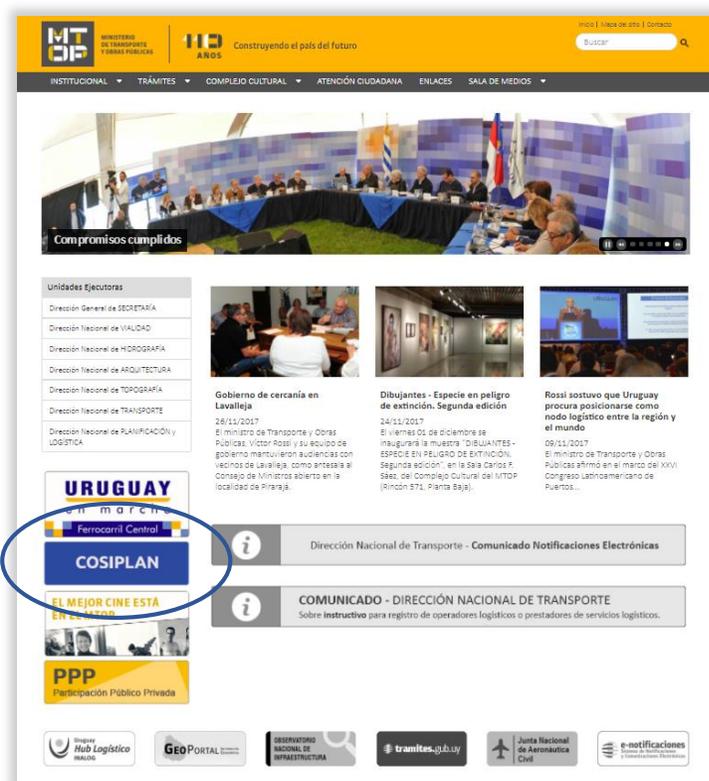
+60
noticias digitales

+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!