



Informe de Actividades 2013

XXIII Reunión de Coordinadores Nacionales de IIRSA
Chile, 27 de noviembre de 2013



ABREVIATURAS

- > **API:** Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
- > **BDP:** Base de Datos de Proyectos
- > **CCT:** Comité de Coordinación Técnica
- > **EASE:** Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico
- > **EID:** Eje de Integración y Desarrollo
- > **GTE:** Grupo Técnico Ejecutivo
- > **IDH:** Índice de Desarrollo Humano
- > **PBI:** Producto Bruto Interno
- > **PAE:** Plan de Acción Estratégico 2012-2022
- > **PTI:** Programas Territoriales de Integración
- > **SIG:** Sistema de Información Geográfica
- > **SMP:** Sistema de Monitoreo Permanente
- > **UA:** Unidad Administrativa

ÍNDICE

> PRIMERA PARTE	
Proyectos del COSIPLAN	5
A. Cartera de Proyectos del COSIPLAN	6
B. Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)	32
C. Base de Datos de Proyectos – Sistema de Información de Proyectos	44
> SEGUNDA PARTE	
Metodologías y Herramientas de Planificación	59
A. Programas Territoriales de Integración (PTI)	60
B. Sistema de Información Geográfica (SIG) y Cartografía	63
C. Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)	68
D. Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la infraestructura	84
> TERCERA PARTE	
Procesos Sectoriales de Integración	87
A. Facilitación y Modernización de los Pasos de Frontera	88
B. Integración Comercial por Envíos Postales	93
> PUBLICACIONES	100
> DOCUMENTOS TÉCNICOS	101
> CALENDARIO DE ACTIVIDADES 2013	104 ³



Áreas de Trabajo 2013

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

4

PROYECTOS DEL COSIPLAN

Se reseñan los resultados y avances alcanzados en los proyectos de la Cartera del COSIPLAN, los proyectos de la API y el Sistema de Información del COSIPLAN, herramienta que permite consolidar y sistematizar la información sobre los mismos.

METODOLOGÍAS Y HERRAMIENTAS DE PLANIFICACIÓN

Se describen los resultados y avances alcanzados en las metodologías y herramientas de planificación que fueron trabajadas durante el presente año. Estos instrumentos profundizan y enriquecen el proceso de planificación de infraestructura de integración. Las Metodologías, tiene el objetivo de incorporar aspectos sociales, ambientales, de integración productiva y logística, normativos y de regulación ente otros. Las Herramientas tienen el objetivo de apoyar y facilitar el análisis del territorio a través de la sistematización de la información de los proyectos.

PROCESOS SECTORIALES DE INTEGRACIÓN

Se describen los resultados y avances alcanzados en los Procesos Sectoriales de Integración que fueron trabajados durante el presente año. Los procesos sectoriales tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo de la infraestructura básica en la región y proponer acciones que permitan superarlos; y potenciar los impactos de los proyectos 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. Base de Datos de Proyectos – Sistema de Información

| ACCION PAE 4.1 |

A. 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)



CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN: 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.

Entre 2004 y 2013 la Cartera se amplió en más del 57% en número de proyectos y más que cuadruplicó la inversión total estimada. Esto demuestra que los países de la región

continúan proactivamente identificando proyectos de integración estratégicos, aplicando para ello las metodologías y herramientas de planificación territorial y los sistemas de información desarrolladas en el marco de COSIPLAN para consensuar proyectos de infraestructura.



Cartera de Proyectos

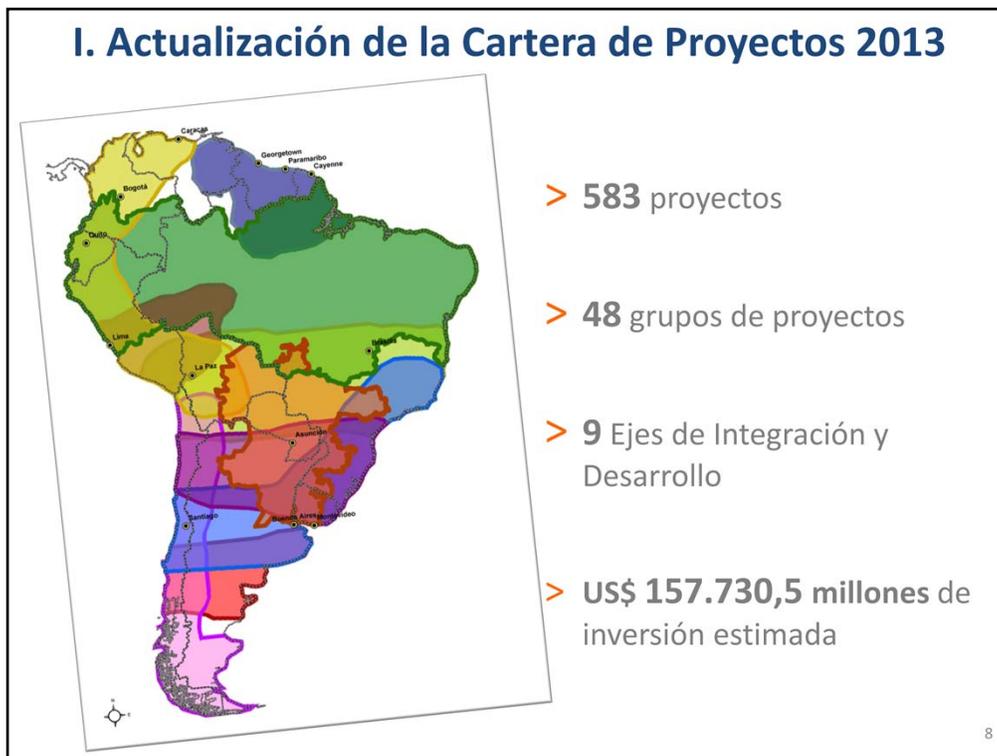
| principales actividades |

- I. **Actualización de la Cartera de Proyectos** en las Reuniones de los GTEs de EIDs (7 al 9 de mayo, Montevideo).
- II. Aplicación de la **Metodología de Planificación Territorial Indicativa** al Eje del Amazonas.
- III. Elaboración del **Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013**.
- IV. Actualización de la **caracterización socioeconómica y ambiental**. Inicio de los trabajos de los Ejes Andino y MERCOSUR-Chile.

7

RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES

Los resultados alcanzados en cada actividad se presentan en las siguientes láminas.



GTE DE ACTUALIZACIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS | Montevideo, 7 al 9 de mayo

El ejercicio anual de actualización de la Cartera de Proyectos se realizó en la reunión de GTEs de los EIDs que tuvo lugar en Montevideo del 7 al 9 de mayo.

El objetivo de la reunión consistió en priorizar la actualización y enriquecimiento de la información de las fichas de los proyectos individuales que conforman la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API). Sobre este tema se amplía en las láminas siguientes. Como habitualmente, el propósito consistió en atender propuestas de altas y bajas de proyectos de la Cartera del COSIPLAN, y algún proyecto en particular que se considere oportuno conversar.

Las tareas previas realizadas por los países con el apoyo técnico del CCT fueron las siguientes:

1. Actualización de los campos dinámicos de cada ficha de proyectos de la base de datos (monto, estado y situación), con especial énfasis en los proyectos individuales que conforman API, a partir del diagnóstico enviado por el CCT.
2. Preparación de un listado por cada EID en que participa el país incluyendo los proyectos

que se desean incorporar y/o excluir de la Cartera (altas y bajas) y así como aquellos proyectos en los que de manera particular se considere oportuno conversar con el resto de los países.

La reunión se organizó en las siguientes sesiones de trabajo:

SESION PLENARIA

En esta sesión se presentaron los resultados de la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa al Eje del Amazonas Ampliado y se presentó y aprobó la propuesta de actualización de la caracterización socioeconómica y ambiental de los EID. Ambos temas se abordan por separado en las siguientes láminas.

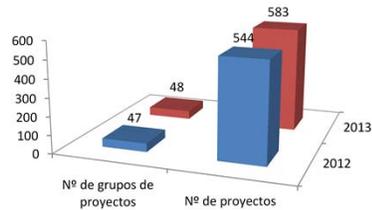
SESIONES POR EJE

1. Presentación de la información consolidada de los proyectos del EID
2. Sesión sobre la Cartera de Proyectos
3. Sesión sobre los proyectos individuales de la API

Los resultados de este ejercicio se presentan en la presente lámina y en las siguientes.

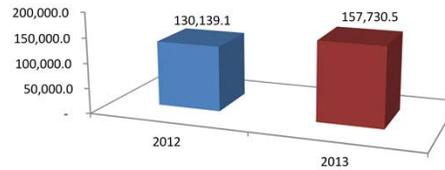
Avance de la Cartera de Proyectos 2012-2013

> en número de grupos de proyectos y número de proyectos



La incorporación de los territorios del Nordeste y Centro-Oeste de Brasil al Eje del Amazonas generó la inclusión de un nuevo grupo de proyectos al Eje y explica el 61,5% del aumento en la cantidad de proyectos de la Cartera.

> en inversión estimada en millones de US\$



El aumento en inversión estimada se explica en un 72,8% por la incorporación de los nuevos territorios al Eje del Amazonas cuyo monto aumenta en mayor parte por la inclusión de 9 proyectos ferroviarios.

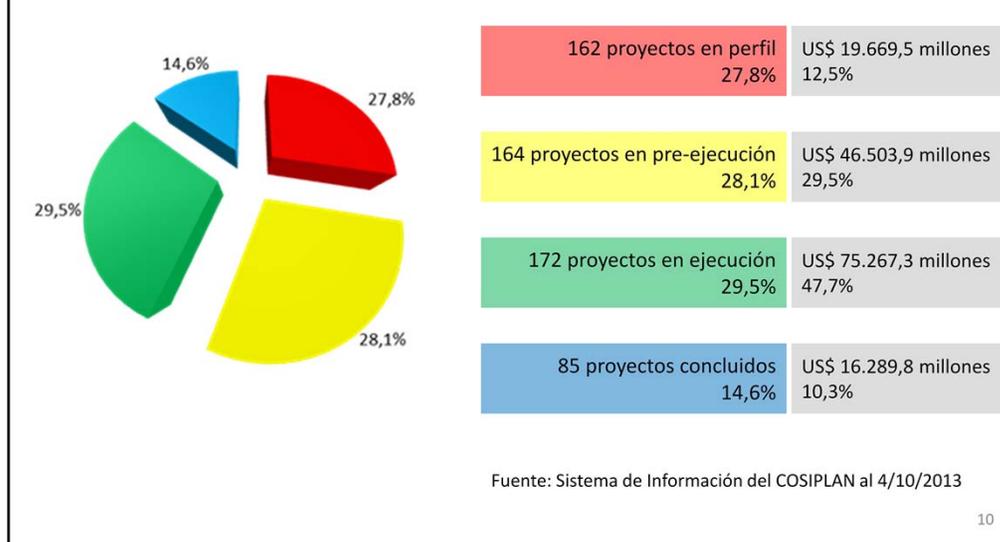
9

EVOLUCIÓN DE LA CARTERA 2012-2013

La cantidad total de proyectos entre 2012 y 2013, se incrementó de 544 a 583, concentrándose el mayor crecimiento en el EID del Amazonas (61,5%). Esto se debe a la incorporación de los territorios del Nordeste y Centro Oeste de Brasil al Eje que generó la conformación de un nuevo Grupo de Proyectos y la inclusión de catorce proyectos al Grupo 5 ya existente.

Indicadores de la Cartera de Proyectos 2013

CANTIDAD DE PROYECTOS E INVERSIÓN POR ETAPA DE EJECUCIÓN



CANTIDAD DE PROYECTOS E INVERSIÓN POR ETAPA DE EJECUCIÓN

Al analizar los proyectos de la Cartera según sus etapas del ciclo de vida se observa que el 29,5% de los proyectos se encuentra en ejecución y su inversión representa cerca de la mitad de la inversión total estimada de la Cartera (47,7%). El 28,1% de los proyectos se encuentra en pre-ejecución y su inversión estimada representa el 29,5% del total. Finalmente, un 14,6% de los proyectos están concluidos.

El avance de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN se mide teniendo en cuenta las siguientes etapas y fases:

Perfil: En esta etapa se estudian los antecedentes que permitan formar juicio respecto de la conveniencia y factibilidad técnico-económico de llevar a cabo la idea del proyecto.

Pre-Ejecución: En esta etapa se incluyen aquellos proyectos que se encuentran en las siguientes fases:

1. Prefactibilidad: En esta etapa se examinan con detalle las alternativas consideradas más convenientes en la etapa de perfil. Entre los elementos a analizar figuran aquellos que inciden en la factibilidad y rentabilidad de las posibles alternativas.

2. Factibilidad: El estudio de factibilidad debe orientarse hacia el examen detallado y preciso de la alternativa que se ha considerado viable en la etapa anterior. Asimismo, en esta etapa se incluyen y analizan todos los aspectos relacionados con la obra física, el programa de desembolsos de inversión, la puesta en marcha y operación del proyecto.

3. Inversión: Esta etapa incluye dos aspectos: i) financiamiento: se refiere al conjunto de acciones, trámites y demás actividades destinadas a la obtención de los fondos necesarios para financiar la inversión, y ii) estudio de ingeniería: conjunto de estudios detallados para la construcción, montaje y puesta en marcha.

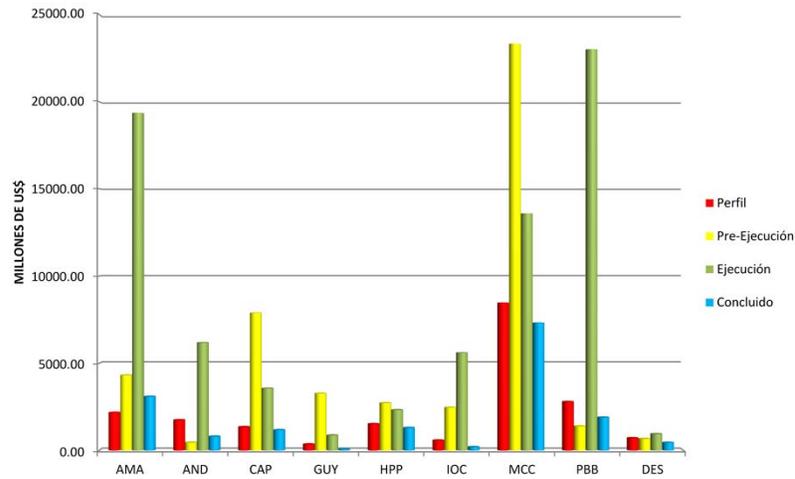
Ejecución: Esta etapa se refiere al conjunto de actividades necesarias para la construcción física en sí como puede ser la firma del contrato, la compra e instalación de maquinarias y equipos, instalaciones varias, etc.

Concluido: Esta etapa se refiere a la finalización de la construcción de la obra física en cuestión en su totalidad. (Si una obra incluye varios tramos por ejemplo, y solo alguno/s de ellos ya ha/n sido concluido/s, se considerará que el proyecto continúa en ejecución hasta que esté finalizada la obra completa).

Indicadores de la Cartera de Proyectos 2013

PROYECTOS POR EID Y ETAPA DE EJECUCIÓN

> en millones de US\$



11

COMPOSICIÓN POR EID Y ETAPA DE EJECUCIÓN

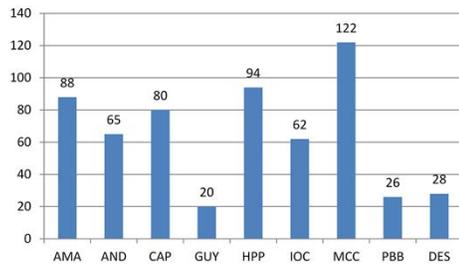
Se observa que los 9 EIDs presentan una porción considerable de proyectos en etapa de perfil. A su vez, los Ejes MERCOSUR-Chile, Amazonas, Andino e Interoceánico Central cuentan con mayor cantidad de proyectos concluidos y en ejecución.

Los Ejes MERCOSUR-Chile, Amazonas y Perú-Brasil-Bolivia son los que concentran la mayor parte de su inversión en proyectos que se encuentran en etapa de ejecución.

Indicadores de la Cartera de Proyectos 2013

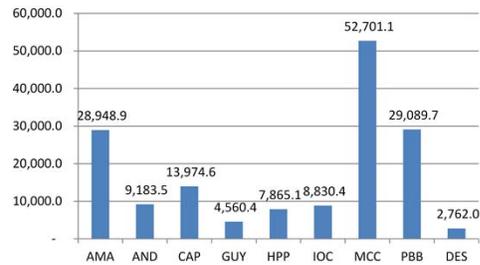
CANTIDAD DE PROYECTOS E INVERSIÓN POR EID

> en número de proyectos



Dos tercios del total de los proyectos (384 proyectos) se encuentran en los Ejes MERCOSUR-Chile, Hidrovía Paraguay-Paraná, Amazonas y Capricornio.

> en millones de US\$



El 70,2% de la inversión estimada se concentra en los Ejes MERCOSUR-Chile, Amazonas y Perú-Brasil-Bolivia.

12

INDICADORES GENERALES DE LA CARTERA POR EID

Se observa que dos tercios del total de los proyectos de la cartera (384 proyectos), y de la inversión estimada se concentran en los Ejes MERCOSUR-Chile, en Hidrovía Paraguay-Paraná, en Amazonas y en Capricornio. Estos Ejes atraviesan la mayor parte del territorio de Argentina y Brasil que son los países que contienen la mayor cantidad de los proyectos de la cartera (178 y 110 proyectos respectivamente).

En los Ejes del Amazonas, de Capricornio y en el Interoceánico Central, los proyectos ferroviarios y carreteros explican más del 80% de la inversión estimada de cada EID.

En el Eje Andino, el 36,5% de la inversión estimada pertenece a los proyectos colombianos “Corredor vial Bogotá - Buenaventura” y “Corredor vial Bogotá Cúcuta”.

Dos tercios del total de la inversión del Eje del Escudo Guayanés pertenecen al proyecto de Suriname “Plan maestro integrado de proyección costera Albina - Nickerie”.

La Hidrovía Paraguay-Paraná, es el segundo Eje en cuanto a cantidad de proyectos, sin embargo su inversión estimada no es significativa ya que está compuesta en su mayoría por proyectos fluviales que no requieren grandes montos para ser ejecutados.

De los 122 proyectos existentes en el MERCOSUR-Chile, los proyectos “Proyecto ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarril Trasandino Central)” y “Construcción de la planta hidroeléctrica de Corpus Christi” explican el 17,6% de la inversión estimada del Eje.

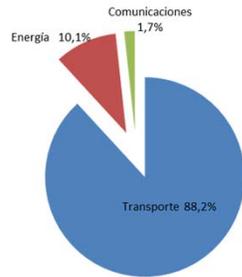
El 62,6% de la inversión estimada del Eje Perú-Brasil-Bolivia corresponde al proyecto brasileño “Complejo hidroeléctrico del Rio Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau)” que se encuentra en ejecución.

En el Eje del Sur, los proyectos de mayor inversión son “Ramal ferroviario Bahía Blanca - San Carlos de Bariloche” y “Construcción de interconexión a 500KV región Comahue - Cuyo” que implican un 27,1% del total estimado.

Indicadores de la Cartera de Proyectos 2013

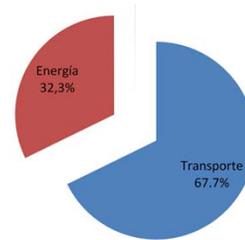
COMPOSICIÓN SECTORIAL DE LA CARTERA

> en porcentaje del número de proyectos



En número de proyectos la Cartera está concentrada en el sector transporte con 514 proyectos, y en particular en transporte de carreteras (235 proyectos). La mayoría de los proyectos carreteros se concentran en tres Ejes: MERCOSUR-Chile, Capricornio y Andino.

> en porcentaje de la inversión estimada



Los proyectos ferroviarios y carreteros explican más del 80% de la inversión del sector transporte. Los proyectos en el sector de energía explican un tercio de la inversión estimada de la Cartera. Existen 10 proyectos del sector de comunicaciones que implican una inversión estimada de US\$44,7 millones.

13

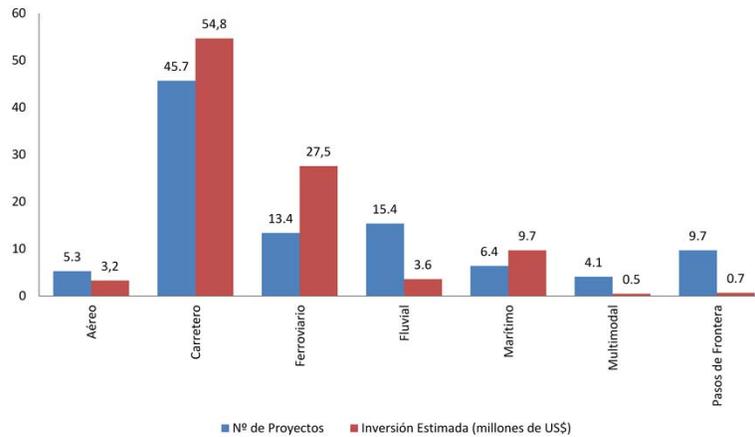
COMPOSICIÓN SECTORIAL DE LA CARTERA

En la Cartera de Proyectos del COSIPLAN predominan los proyectos del sector transporte (88,2%) que contribuyen a mejorar la conectividad física regional y a disminuir los costos de transporte tanto internos como entre países, lo que implica un gran beneficio para las economías de la región. El restante 10,1% pertenece al sector energía y con menor participación se presentan los proyectos del sector de comunicaciones (1,7%). Por otra parte, la inversión estimada en el sector energético representa el 32,3% de la inversión estimada total, ya que son la cartera de energía comprende relativamente pocos proyectos grandes que demandan una alta inversión en razón de su tamaño y características técnicas.

Indicadores de la Cartera de Proyectos 2013

COMPOSICIÓN SUB-SECTORIAL DEL SECTOR TRANSPORTE

> porcentaje del total de proyectos de transporte en número de proyectos e inversión estimada



14

COMPOSICIÓN SUB-SECTORIAL DE TRANSPORTE

En cuanto a la composición sub-sectorial, los proyectos carreteros tienen una incidencia del 45,7% en los proyectos del sector transporte y demandan más de la mitad del monto total de inversión estimada del sector.

Los **proyectos ferroviarios**, representan únicamente un 13,4% del total de los proyectos de transporte pero, debido a su magnitud, implican una inversión del 27,5% del total de la inversión del sector.

Esto se contrapone a los **proyectos fluviales** que representan el 15,4% en cuanto al número de proyectos del sector mientras que su inversión estimada sólo participa con el 3,6% del total de los proyectos del sector.

Lo mismo sucede con los **proyectos de pasos de frontera** que representan un 9,7% en cuanto a número de proyectos, pero solamente requieren un 0,7% de la inversión total del sector. Esta es una indicación que los pasos fronterizos, por la naturaleza de la gama de servicios que ofrecen aduanas, controles migratorios, normas fitosanitarias, etc., son proyectos más intensivos en inversiones de fortalecimiento y de coordinación institucional tanto binacional, como nacional entre las diferentes agencias gubernamentales con

responsabilidad de cumplir tales funciones, que en inversiones de infraestructura.

Los **proyectos carreteros** se concentran en su mayoría en el Eje MERCOSUR-Chile, Capricornio y Andino, y se encuentran compuestos en su mayoría por proyectos de nuevas pavimentaciones (29,8%), seguidos de rehabilitación de calzadas y estructuras con el 27,2% y las obras de ampliación de carreteras con el 23,8% del total.

El 65,2% de los **proyectos ferroviarios** se encuentran en los Ejes de Capricornio, Hidrovía Paraguay-Paraná y del Amazonas, y están compuestos por rehabilitación de ferrovías y construcción de ferrovías en un 47,8% y un 43,5% respectivamente. El 8,7% restante corresponde a obras de circunvalación ferroviaria.

Los **proyectos de transporte fluvial** se encuentran en su mayoría en el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (55,7%) y el Eje del Amazonas (24%). Estos proyectos involucran obras básicas de adecuación de puertos fluviales existentes y el mejoramiento de la navegabilidad en un 86%. El restante 14% pertenece a la construcción de nuevos puertos fluviales.

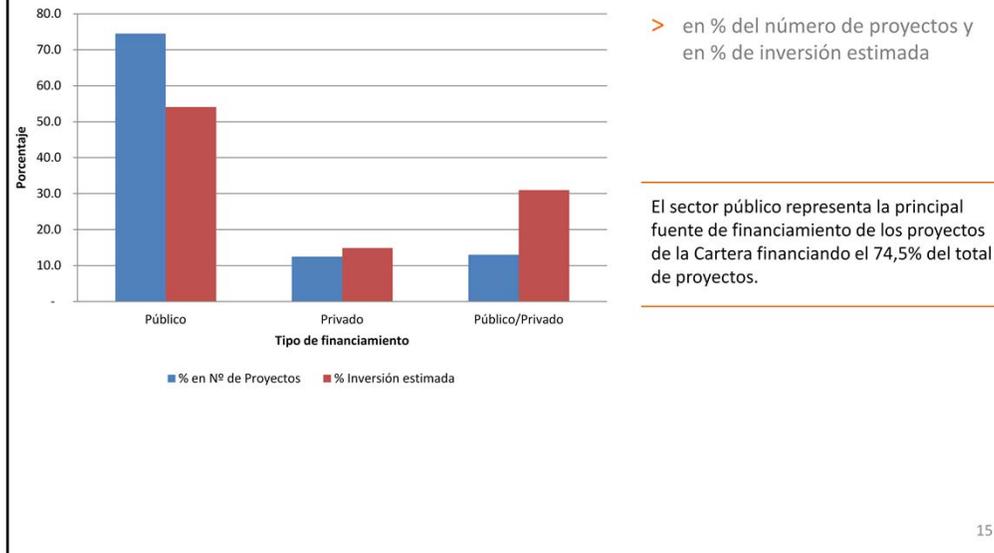
Los **proyectos de transporte marítimo** predominan en el Eje MERCOSUR-Chile y el Eje del Amazonas. El 29% de la inversión estimada de los proyectos marítimos se explica por el proyecto “Plan maestro integrado de protección costera Albina - Nickerie” del Eje del Escudo Guayanés. En este sub-sector, priman los proyectos relativos a la ampliación de infraestructura terrestre de puertos marítimos (57,6%), seguido de la adecuación de puertos marítimos (27,3%). La construcción de nuevos puertos marítimos representa el 15,1%.

Finalmente, al observar los **proyectos de pasos de frontera**, estos están ubicados en su mayoría en los Ejes Andino, Capricornio y MERCOSUR-Chile. El tipo de obra destacado en cuanto a estos proyectos es el desarrollo de infraestructura para la implantación de centros de control fronterizo que representan el 76% del total de los proyectos.

En relación a la **variación en la cantidad de proyectos** de los diferentes sub-sectores de transporte, se destaca el aumento de 10 proyectos carreteros, 9 pasos de frontera, 8 ferroviarios, y 7 multimodales. El aumento en los pasos de frontera se debe principalmente a la desagregación del proyecto “Optimización del Sistema Paso de Frontera Cristo Redentor” en 5 proyectos para poder registrar mejor sus avances y facilitar su monitoreo.

Indicadores de la Cartera de Proyectos 2013

TIPO DE FINANCIAMIENTO DE LOS PROYECTOS



TIPO DE FINANCIAMIENTO DE LOS PROYECTOS

Al tomar en consideración el tipo de financiamiento para la implementación de los proyectos, se aprecia que para el total de inversión estimada de la Cartera la **fuentes principal es el sector público** (74,5%). La presencia privada y las asociaciones público/privadas representan proporciones similares con 12,5% y 13% respectivamente.

Al observar el **tipo de financiamiento por EID**, se destaca que el Amazonas y el MERCOSUR-Chile son los que tienen el mayor número de proyectos financiados por el sector privado representando una inversión estimada del orden del 10% del total de la Cartera. El 55% de la inversión privada en el Eje del Amazonas, se explica por los proyectos brasileños “Ferrovia de Integración Centro-Oeste Fase I (Campinorte - Lucas do Rio Verde)” y “Ferrovia norte-sur fase I (Vila do Conde - Açailândia). En el Eje MERCOSUR-Chile, el proyecto binacional “Proyecto Ferroviario Los Andes (Chile) - Mendoza (Argentina) (Ferrocarriil trasandino central)” implica más de la mitad de la inversión del sector privado en el Eje.

Las **asociaciones público/privadas** se destacan en el MERCOSUR-Chile y Perú-Brasil-Bolivia representando una inversión de aproximadamente el 24,3% del total de la Cartera. En el Eje MERCOSUR-Chile, las plantas hidroeléctricas de Corpus Christi y Garabí, representan el 48,6% de las inversiones público/privadas. En el Eje Perú-Brasil-Bolivia, el proyecto

“Complejo hidroeléctrico del río Madeira (Hidroeléctrica Santo Antonio e Hidroeléctrica Jirau) comprende el 75,8% de este tipo de inversiones.

II. Metodología de Planificación Territorial Indicativa

Aplicación de la Metodología al **Eje del Amazonas** a partir de la incorporación de los territorios del **Nordeste y Centro-Oeste de Brasil** a la planificación territorial de América del Sur.



APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA AL EJE DEL AMAZONAS: ANTECEDENTES

Con ocasión de la celebración de las reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) sobre actualización de la Cartera de Proyectos IIRSA, realizada en los días 14 al 16 de junio de 2011, en la ciudad de Bogotá, Colombia, la delegación de Brasil presentó una propuesta de ampliación del Eje Perú-Brasil-Bolivia. El objetivo consistía en la incorporación de las regiones Nordeste y Centro Oeste de Brasil que no formaban parte de ningún Eje de Integración y Desarrollo (EID) de IIRSA.

Así, se elaboró un estudio sobre las características del territorio a incorporar al Eje Perú-Brasil-Bolivia que fue presentada en una reunión del GTE de ese EID en noviembre de 2011, en Lima. Tras un proceso de discusión entre los países presentes, se concluyó que los resultados presentados no eran suficientes para fundamentar la incorporación de las mencionadas regiones a ese EID. Por esa razón, se solicitó al CCT la elaboración de un nuevo estudio que analizase alternativas de incorporación de estas regiones a uno o más Ejes de Integración y Desarrollo.

En una reunión realizada en Lima, el día 27 de septiembre de 2012, se presentó a los Coordinadores Nacionales la propuesta de incorporar esos territorios de Brasil al Eje del Amazonas. En este sentido, el Plan de Trabajo 2013 incluyó la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa (MPTI) de IIRSA al Eje del Amazonas Ampliado.

En el mes de febrero el CCT contrató un equipo para llevar adelante la aplicación de la MPTI. Estas actividades incluyeron: (i) la elaboración de un estudio; (ii) contacto fluido con los países del Eje, especialmente con Brasil, para preparar a los países para aplicar la MPTI y evaluar las posibilidades de conexión del nuevo territorio con las áreas de influencia del Eje en cada uno de los países; (iii) la elaboración de la agenda, las tareas preparatorias de los países y los contenidos y dinámica del GTE.

Los días 20 y 21 de marzo se realizó en Rio de Janeiro la reunión del GTE sobre el Eje del Amazonas Ampliado con los siguientes objetivos: (i) Presentar y discutir los lineamientos y elementos estructuradores para el desarrollo sostenible del territorio del Eje del Amazonas Ampliado; (ii) Aplicar la Metodología de Planificación Territorial Indicativa al Eje del Amazonas Ampliado para identificar y consensuar los grupos de proyectos con sus funciones estratégicas y proyectos-ancla; y (iii) Definir los próximos pasos para la continuidad de los trabajos de aplicación de la Metodología de Planificación al Eje.

Como resultado de la reunión se definió la nueva área de influencia del Eje del Amazonas, que se presenta en la lámina. En las siguientes láminas se presentan las principales contribuciones del estudio sobre las características económicas, sociales y ambientales del territorio.



Metodología de Planificación Territorial Indicativa

| principales actividades |

- > Elaboración de la **nueva Visión Estratégica** del Eje del Amazonas.
- > **Aplicación de la Metodología** de Planificación Territorial Indicativa en la Reunión del GTE del Eje del Amazonas (20 y 21 de marzo, Rio de Janeiro)

17

RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES

Los resultados alcanzados en cada actividad se presentan en las siguientes láminas.

Nueva Visión Estratégica del Eje del Amazonas



- > Antecedentes de la incorporación de las regiones del Nordeste y Centro-Oeste de Brasil.
- > Características del área de influencia.
- > Síntesis económica.
- > Antecedentes sociales y ambientales.
- > Infraestructura en el Eje original y ampliado.
- > Cartera del Grupo 5 y Grupo 8.
- > Relación del Eje del Amazonas con otros EIDs.

18

CONTENIDOS Y OBJETIVOS DEL DOCUMENTO

El documento presenta la síntesis del proceso de reconfiguración del Eje: antecedentes de la solicitud de Brasil de incorporación de los territorios del Nordeste y Centro-Oeste de Brasil a la planificación territorial de América del Sur, reuniones previas con los países, elaboración del documento y reunión del GTE.

También aporta una definición y caracterización del Área de Influencia del Eje del Amazonas Ampliado, junto a la revisión de los principales antecedentes de orden económico, social, ambiental y de infraestructura que sustentan esta expansión.

Finalmente, revisa los principales proyectos de infraestructura del EID e incluye los mapas con los grupos de proyectos resultantes de la reunión del GTE del Eje en Rio de Janeiro.

Área de Influencia del Eje del Amazonas



SUPERFICIE DEL EJE DEL AMAZONAS AMPLIADO

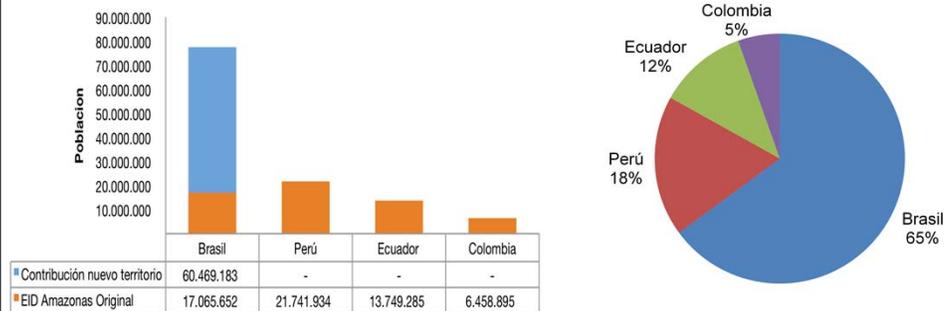
Se incorporaron al Eje del Amazonas los nueve Estados Nordeste de Brasil (Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe y Bahía) y dos del Centro Oeste (Tocantins y Goiás). Esta inclusión sumada a los territorios que originalmente aportaban Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, resulta en una superficie de 8.059.085 Km² (45% de la superficie del continente Suramericano). Esto significó la incorporación de 2.172.119km² al área de influencia del Eje.

Aspectos Demográficos

POBLACIÓN INVOLUCRADA EN EL EJE DEL AMAZONAS

> en número de habitantes en el Eje original y ampliado

> participación relativa por país en la población del Eje



20

DEMOGRAFÍA DEL EJE DEL AMAZONAS AMPLIADO

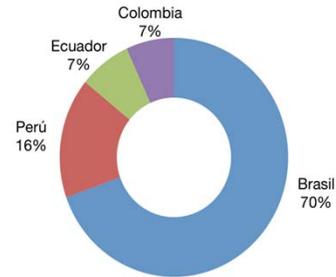
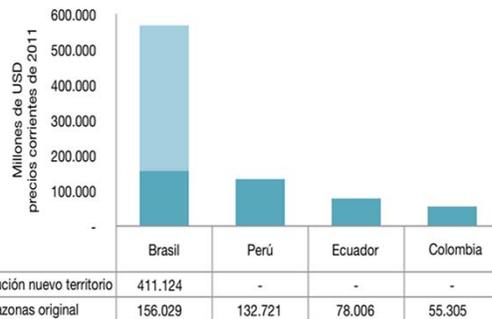
En cuanto al aspecto demográfico, las 119.484.949 personas que habitan en el territorio del Eje representan un 31% de la población de América del Sur. La población del Eje del Amazonas ampliado aumenta en un 127% respecto a la población del territorio original (más de 60 millones de personas son incorporadas al territorio del EID), es decir, la población aumenta más del doble por el efecto de la ampliación. Este hecho representa un enorme potencial a efectos de considerarlo como una oportunidad de integración en los planos económico, social, comercial y cultural.

Aspectos Económicos

PBI DE LAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS (UA) DEL EJE

> contribución de los países al PBI agregado, en el Eje original y ampliado

> participación relativa de los países en el PBI agregado del Eje



21

ECONOMÍA

En materia económica, con la incorporación del nuevo territorio el Producto Bruto Interno del Eje se incrementa en un 102%, elevándose de US\$ 404.094 millones a la suma de US\$ 815.218 millones. Se abren junto a ello nuevas oportunidades de integración económica y en especial la ampliación de los mercados, su repercusión en las economías de los distintos países del Eje, y el acceso a una enorme población de consumidores, localizados en un área que muestra dinamismo y crecimiento de su economía en los últimos años como es el Nordeste de Brasil.

Aspectos Económicos

PRINCIPALES PRODUCTOS DE LAS UA DEL EJE



> BRASIL

Aluminio, bovinos, cobre, fertilizantes, hierro y acero, madera, maíz, mandioca, soja, petróleo y derivados.



> COLOMBIA

Café, extracción de petróleo crudo y gas, manufacturas.



> ECUADOR

Banano, extracción de petróleo crudo y gas, industrias diversas (alimentos, bebidas, refinación, químicos, coque, caucho y plástico)



> PERÚ

Minería metálica, agricultura, aves, carnes diversas, caña de azúcar y azúcar, industrias.

22

PRINCIPALES PRODUCTOS

BRASIL

Aluminio, Bovinos, Cobre, Fertilizantes, Hierro y Acero, Madera, Maíz, Mandioca, Petróleo y derivados, Soja. Destacan los Estados de Mato Grosso con soja y Para con soja y hierro.

COLOMBIA

Valle del Cauca, Tolima y Huila destacan en producción de café. Huila Putumayo y Tolima en la Extracción de Petróleo crudo y gas. Manufactura en Valle del Cauca.

ECUADOR

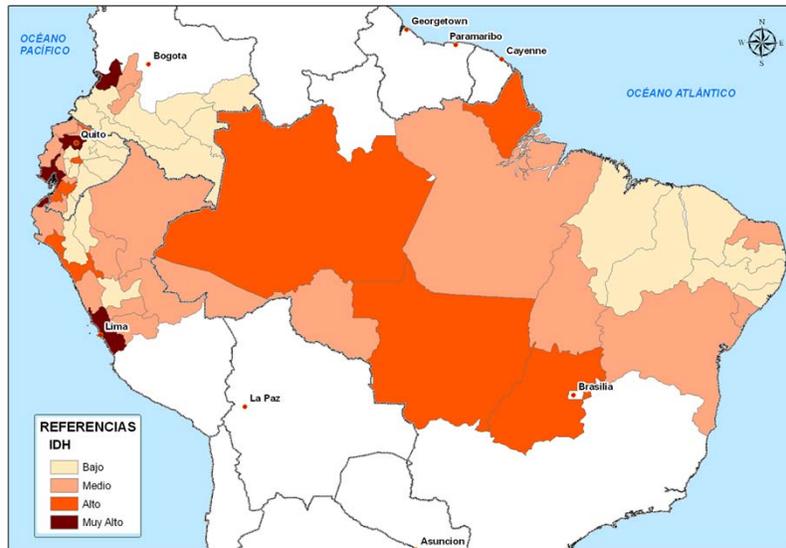
Banano. Extracción de petróleo crudo y gas en Sucumbios, Orellana, Napo y Pastaza. Industrias diversas en Guayas y Pichincha (alimentos, bebidas, refinación, químicos, coque, caucho y plástico)

PERÚ

Minería metálica en Ancash, Cajamarca, Pasco, La Libertad y Lima. En agricultura sobresalen Lima y La Libertad muy por sobre el resto con aves, carnes diversas, caña de azúcar y azúcar. En industrias Lima concentra mas del 58%.

Aspectos Sociales

ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO (IDH) DE LAS UA DEL EJE



23

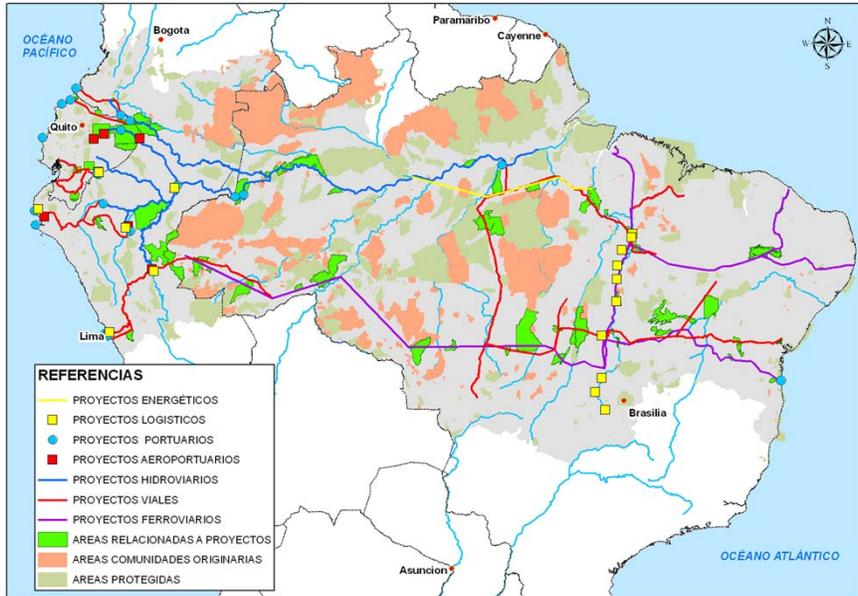
ASPECTOS SOCIALES

El IDH es un índice que está compuesto por tres indicadores: esperanza de vida, educación e ingresos.

En el ámbito social y utilizando el Índice de Desarrollo Humano (IDH) como indicador del bienestar de la población, se distingue para el conjunto de países que forman parte del EID un nivel de IDH alto, situación promedio que tiene sus especificidades ya que los niveles de menor IDH están asociados a las unidades administrativas de selva amazónica, enclaves de sierra o parte de la macro región nordestina de Brasil. En contraposición las zonas de la costa pacífica, que albergan a las grandes ciudades como Lima, Guayaquil y Cali, presentan niveles de IDH muy altos.

Aspectos Sociales y Ambientales

RELACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA CON LAS COMUNIDADES ORIGINARIAS Y LAS ÁREAS PROTEGIDAS



24

ASPECTOS AMBIENTALES Y COMUNIDADES ORIGINARIAS

En la esfera ambiental y de Comunidades Originarias se evidencia una presencia significativa de áreas de protección, en especial en aquellos Estados de la cuenca amazónica, perdiendo ello relevancia en aquellas zonas vecinas a ambas costas. En la actualidad existen aproximadamente 2.350.000 km² de superficie con algún grado de protección. Se destacan en Brasil los Estados de Pará y Amazonas con más de 1.400.000 km² de territorio protegido, lo que constituye alrededor del 60% del área total protegida del Eje.



GTE SOBRE EL EJE DEL AMAZONAS | Rio de Janeiro, 20 y 21 de marzo

Objetivos:

- Presentar y discutir los lineamientos y elementos estructuradores para el desarrollo sostenible del territorio del Eje del Amazonas Ampliado.
- Aplicar la Metodología de Planificación Territorial Indicativa al Eje del Amazonas Ampliado para identificar y consensuar los grupos de proyectos con sus funciones estratégicas y proyectos-ancla .
- Definir los próximos pasos para la continuidad de los trabajos de aplicación de la Metodología de Planificación al Eje.

RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL INDICATIVA AL EJE DEL AMAZONAS

En base a la información relevada por este estudio y el análisis de la infraestructura existente y proyectada para los Estados de Brasil incorporados, se realizó el ejercicio de aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa en la reunión del GTE del Eje del Amazonas en marzo de 2013.

Como resultado de este trabajo se amplió el área de influencia del grupo de proyectos 5 “Conexión entre la cuenca amazónica y el nordeste septentrional de Brasil”, al cual se sumaron 14 proyectos, quedando 17 proyectos en total. El monto de inversión aproximado del grupo es US\$ 15.817 millones.

Adicionalmente, se definió un nuevo grupo de proyectos denominado “Grupo 8: Conexión ferroviaria Porto Velho – Nordeste Meridional de Brasil” con 11 proyectos que alcanzan una inversión estimada de US\$ 6.510 millones.



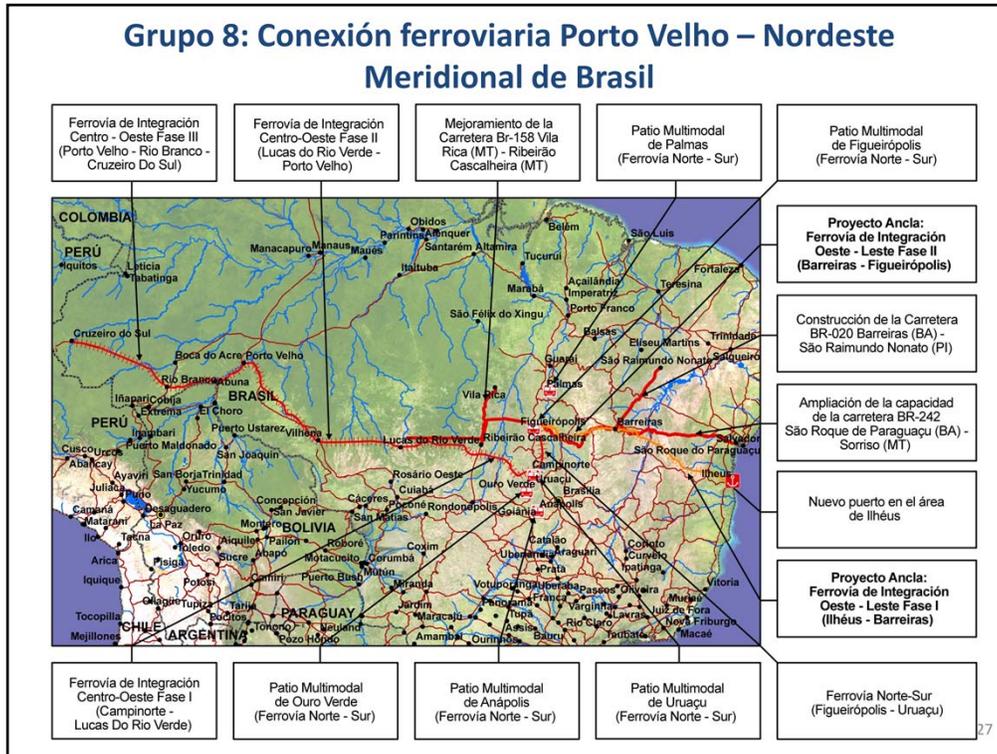
GRUPO 5: CONEXIÓN ENTRE LA CUENCA AMAZÓNICA Y EL NORDESTE SEPTENTRIONAL DE BRASIL

Se amplió el área de influencia dado que se agregaron 14 proyectos, quedando 17 proyectos en total. El monto de inversión aproximado del grupo es US\$ 15.817 millones.

También se modificó la función estratégica como sigue:

FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Ampliar las alternativas de transporte y de conexión centro-oeste – nordeste septentrional de Brasil, y acceso a nuevos puertos y mercados de la región.
- Reducir los costos logísticos vinculados al abastecimiento de insumos y distribución de productos para facilitar la integración entre el nordeste septentrional y la cuenca amazónica.
- Proporcionar una infraestructura de transporte eficiente para atraer actividades productivas a la región.
- Incorporar Manaus al sistema eléctrico interconectado brasileño con efectos positivos para la economía y el medio ambiente.



GRUPO 8: CONEXIÓN FERROVIARIA PORTO VELHO – NORDESTE MERIDIONAL DE BRASIL

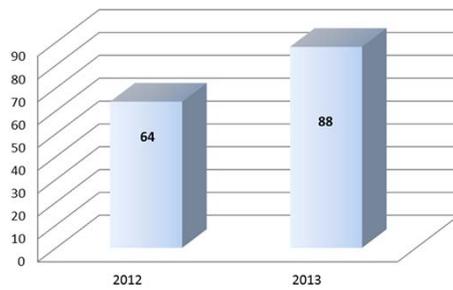
Nuevo grupo con 11 proyectos por una inversión estimada de US\$ 6.510 millones.

FUNCIÓN ESTRATÉGICA

- Reducir los costos logísticos vinculados al abastecimiento de insumos y distribución de productos, y facilitar el acceso a los mercados regionales y a los puertos del Atlántico y del Pacífico.
- Incentivar el modo ferroviario potenciando los beneficios para el medio ambiente y la eficiencia energética.
- Proporcionar mejores condiciones para el comercio intrarregional.

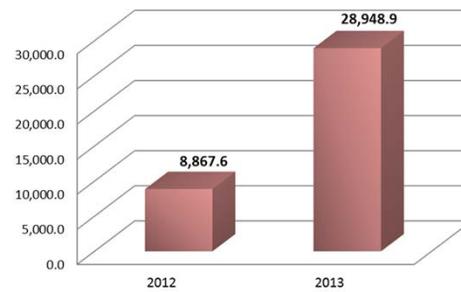
Avance de la Cartera del Eje del Amazonas 2012-2013

> en número de proyectos



En número de proyectos la Cartera del Eje del Amazonas aumentó entre 2012 y 2013 en un **37,5%**.

> en millones de US\$



En inversión estimada la Cartera del Eje del Amazonas aumentó entre 2012 y 2013 en un **226%**.

III. Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013



- > 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 del COSIPLAN en 2013
- > Indicadores de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013
- > La Cartera de Proyectos por Eje de Integración y Desarrollo

29

CONTENIDOS DEL DOCUMENTO

Este Tercer Informe, previsto en el Plan de Trabajo COSIPLAN-IIRSA 2013, destinado a la consideración del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) y al público en general, 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 Informe está dividido en dos partes. La Primera Parte está compuesta por tres secciones. La primera de ellas reseña 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.

La segunda sección 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. Finalmente se presentan las herramientas de planificación territorial del COSIPLAN, presentando sus objetivos y conceptos principales, con especial énfasis en

los logros alcanzados en 2013.

La tercera sección realiza un análisis del progreso registrado por los proyectos de la Cartera entre los años 2012 y 2013. Las cinco dimensiones seleccionadas con este propósito son: 1) número de proyectos y monto de inversión estimada; 2) alcance territorial; 3) composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; 4) tipo de financiamiento; y 5) avance de los proyectos según las etapas de su ciclo de vida entre los años 2012 y 2013. Para cada una de estas dimensiones se examinan una serie de variables que surgen de la información actualizada por los países en el Sistema de Información del COSIPLAN, el Informe de Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2012 y los resultados de las Reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos de los nueve Ejes, realizadas entre los días 7 y 9 de mayo de 2013 en la ciudad de Montevideo, Uruguay.

La Segunda Parte del documento consolida la información de la Cartera de Proyectos para el año 2013. En primer lugar se presentan, para todo el portafolio, los siguientes aspectos: 1) Indicadores generales del Eje (cantidad de proyectos e inversión estimada de cada grupo); 2) Tipo de financiamiento; 3) Proyectos API del Eje; 4) Composición sectorial, sub-sectorial y tipo de obra; 5) Avance de los Proyectos; y 6) Proyectos Ancla.

A continuación se presenta la información sobre cada uno de los nueve Ejes, incluyendo la información de los Grupos de Proyectos que los componen, sus funciones estratégicas y el detalle de los proyectos involucrados. Finalmente se presenta la información consolidada de cada Eje, siguiendo la estructura de los aspectos utilizada para toda la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, en el inicio de esta Segunda Parte.

IV. 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.





Actualización de la caracterización socioeconómica y ambiental de los Ejes

| principales actividades |

- > Aprobación del **objetivo y propuesta de contenidos** en la Reunión del GTE de Actualización de la Cartera (7 al 9 de mayo, Montevideo).
- > Envío de la versión preliminar a los países involucrados en los **Ejes Andino y MERCOSUR-Chile**.

31

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.

Las versiones preliminares de la Actualización de la Caracterización Socioeconómica y Ambiental de los Ejes Andino y MERCOSUR-Chile fue enviado a los países involucrados en esos Ejes el 13 de noviembre de 2013 con un plazo de un mes para enviar comentarios.

B. 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.



API: CONCEPTO Y PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración de América del Sur (API) fue elaborada por los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) en el marco del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). La API fue aprobada por los Ministros en la Segunda Reunión Ordinaria del COSIPLAN (Brasilia, noviembre de 2011) y ratificada por los Presidentes en la Sexta Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Lima, noviembre de 2012)

Esta Agenda consiste en un conjunto de 31 proyectos, de carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional. Su objetivo es promover la conectividad de la región a partir de la construcción y operación eficiente de la infraestructura, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y equilibrio de los ecosistemas.

Los componentes de esta Agenda no son proyectos aislados, sino “proyectos estructurados”. Un proyecto estructurado es aquel que consolida redes de conectividad física con alcance regional, con el propósito de potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada. Están compuestos por uno o más proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, denominados a los fines de esta Agenda “proyectos individuales”. La API está compuesta por 31 proyectos estructurados y por 101 proyectos individuales, seleccionados con el consenso de los 12 países de América del Sur.



Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración - API

| principales actividades |

- I. Consolidación de la metodología para la **programación del ciclo de vida** de los proyectos individuales de la API.
- II. **Actualización de la información de los proyectos de la API** y definición de su ciclo de vida en la Reunión del GTE sobre la API y el SMP (27 y 28 de agosto, Rio de Janeiro).
- III. Elaboración del **Informe de Avance de la API 2013**.

33

RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES

Los resultados alcanzados en cada actividad se presentan en las siguientes láminas.

I. Consolidación de la metodología para la programación del ciclo de vida

ETAPAS Y SUB-ETAPAS DEL PROYECTO INDIVIDUAL										
PERFIL 0%	PREJECUCIÓN 30%					EJECUCIÓN 65%				CONCLUIDO 5%
0% Condición inicial	6% Recursos estudios	12% Estudios en desarrollo	18% Estudios aprobados	24% Permisos otorgados	30% Recursos obras	50% Primer cuarto obras	65% Segundo cuarto obras	80% Tercer cuarto obras	95% Cuarto cuarto obras	100% Obras recibidas

34

METODOLOGIA DE PROGRAMACION DEL CICLO DE VIDA: ASPECTOS CONCEPTUALES

Una preocupación compartida por los miembros del COSIPLAN fue disponer de indicadores que permitiesen conocer el estado de los proyectos y de su evolución a lo largo del tiempo, es decir, el ciclo de vida de los mismos. La premisa desde la cual se partió fue responder a esta demanda de información manteniendo 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. La sugerencia principal puesta a consideración fue sub-dividir las etapas de pre-ejecución y ejecución. Habida cuenta de las características técnicas de los proyectos y de las obras que los componen, ambas etapas insumen largos períodos de tiempo.

Cabe señalar que las otras dos etapas que considera el sistema de clasificación de proyectos, perfil y concluido, no presentan cambios. En el caso de la primera de ellas, perfil, el criterio 2 de conformación de la API indica que el proyecto debe cumplir con el requisito de disponer de antecedentes suficientes para apuntalar el juicio respecto de la conveniencia de la iniciativa y, por tanto, cabe la expectativa que los respectivos estudios de pre-inversión serán completados en plazos relativamente breves. En este sentido, se trata del punto de partida de la Programación del Ciclo de Vida del proyecto individual de la API (0% del desarrollo).

En el caso de la última etapa, concluido, también el concepto y la duración de la etapa son claros y relativamente breves, las obras terminadas son recibidas por las autoridades competentes y son puestas en funcionamiento, una vez que se han cumplimentado todos los trámites contractuales relativos a la recepción de las obras.

En relación a la etapa de pre-ejecución, normalmente involucra estudios (pre-factibilidad, factibilidad e inversión), permisos de distinto tipo (ambientales, jurisdiccionales y otros) y movilización de recursos de diversas fuentes para el financiamiento de las obras y de acciones previas a la ejecución de la obra física. Por ello, para poder apreciar progresos, se propuso la consideración de cinco hitos principales: recursos estudios; estudios en desarrollo; estudios aprobados; permisos otorgados; y recursos para obras.

En el caso de la primera sub-etapa, “recursos estudios”, se inicia con las gestiones para conseguir los recursos financieros necesarios para ejecutarlos y se considera completada cuando se disponen efectivamente de los fondos y se han realizado todos los arreglos institucionales que permiten el lanzamiento de tales estudios (por ejemplo su adjudicación mediante licitación).

En cuanto a la sub-etapa de “estudios en desarrollo” se considera que esta comienza cuando se ha iniciado algún estudio de pre-ejecución y se mantendrá en tal registro hasta tanto sea terminado el estudio que corresponda al nivel de mayor complejidad requerido por el proyecto en cuestión.

Una vez que los estudios son concluidos, el proyecto ingresa en la etapa sub-siguiente, “estudios aprobados”, permaneciendo en dicha categoría hasta tanto cuenten con la aprobación de las autoridades competentes.

La presentación de los antecedentes para gestionar los permisos puede requerir de un cierto grado de interacción con los estudios realizados en la etapa previa. Por ello, la cuarta sub-etapa propuesta, “permisos otorgados”, considera que llega a estar cumplida sólo cuando hayan sido otorgados todos los permisos y/o cumplimentado todos los trámites institucionales requeridos.

La última sub-etapa contemplada en la pre-ejecución, “recursos obras” corresponde a la consecución de los recursos financieros necesarios para llevar a cabo las obras y acciones propuestas en el proyecto. A los fines de la Metodología de Programación propuesta, se considera que la sub-etapa ha sido cumplida cuando el proyecto disponga de los recursos financieros para la ejecución de las obras y se cuente además con los trámites institucionales requeridos para tal propósito.

En lo que concierne a la etapa de ejecución, la propuesta de división radica en cuartos de obra ya sea en función de tiempos, costos o hitos en el desarrollo de las obras dependiendo de cada proyecto.

El nivel de desagregación de las sub-etapas propuestas permite focalizarse para informar desde una perspectiva regional el avance de un conjunto muy diverso de proyectos, con distintas unidades de ejecución y agencias responsables, y con modalidades institucionales que varían de país a país. El nivel de detalle más exhaustivo propio de este tipo de proyectos complejos se registra en los sistemas nacionales de cada uno de los países. Por lo tanto, el SMP es una herramienta regional y complementaria a los sistemas nacionales de inversión.



TRABAJOS DE ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE LOS PROYECTOS DE LA API

GTES DE LOS EIDS PARA ACTUALIZACIÓN DE CARTERA | Montevideo, 7 al 9 de mayo

- Priorizar la actualización y enriquecimiento de la información de las fichas de los proyectos individuales que conforman la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)
- Revisar el objetivo y configuración de los proyectos individuales, a fin de mejorar y/o redefinir su alcance y facilitar su programación y seguimiento

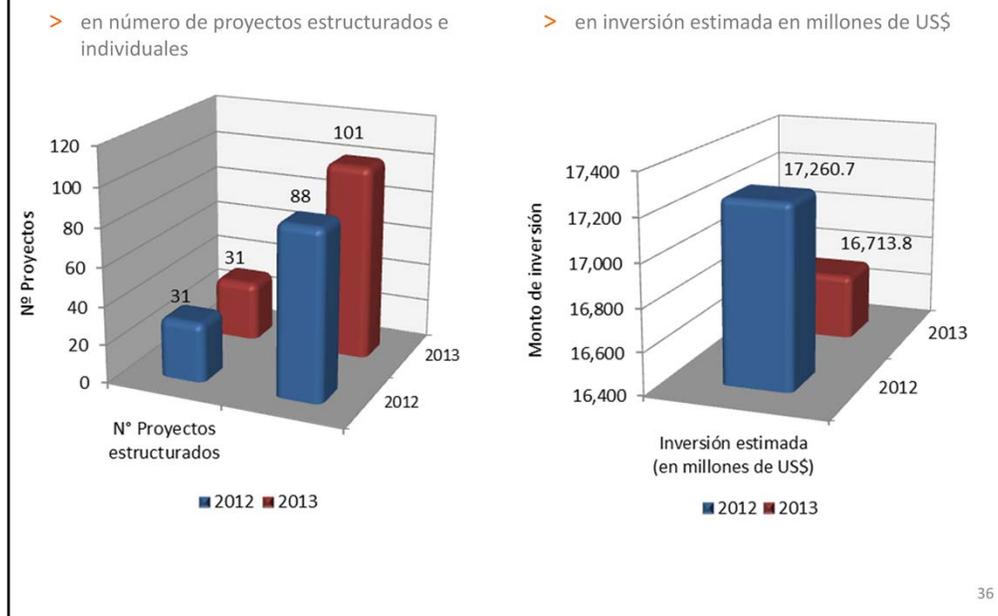
GTE SOBRE API Y SMP | Rio de Janeiro, 28 y 29 de agosto

- Revisión del estado de los proyectos estructurados de la API y del ejercicio de programación.

TAREAS PREPARATORIAS DE LOS GTES

1. Completar la información de los nuevos proyectos individuales de la API en la Base de Datos de la Cartera
2. Programar el Ciclo de Vida de los proyectos individuales de la API
3. Actualizar la información de las fichas de los proyectos estructurados

Avance de la API 2012-2013



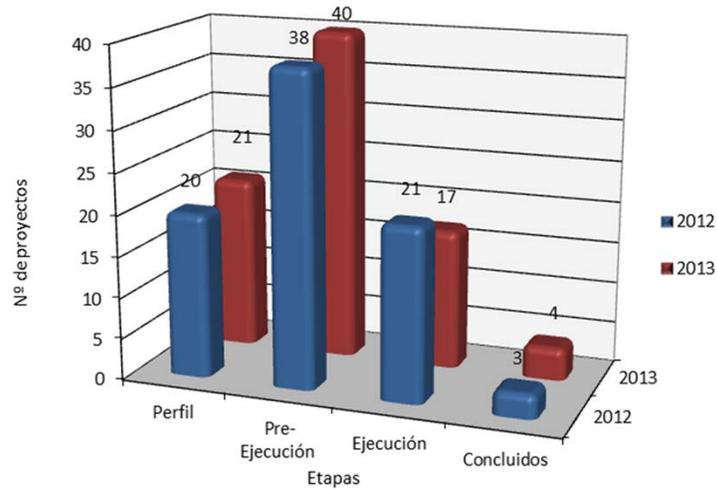
AVANCE DE LA API 2012-2013

Como resultado de la referida labor técnica, algunos países consideraron conveniente desagregar ciertos proyectos individuales, cuya formulación original contemplaban iniciativas y servicios de infraestructura independientes, con resultados claramente identificables y que ameritaban su consideración como proyecto individual (por ejemplo carreteras o vías fluviales), o con componentes diferenciables (por ejemplo, centros de frontera). De esta forma 6 proyectos resultaron en 19 nuevos proyectos individuales de menor alcance. Esto permitió contar con un universo de proyectos individuales más simples y homogéneos para registrar mejor sus avances y facilitar su monitoreo, al tiempo que su integración a los proyectos estructurados mantiene el foco de la API en un número acotado de proyectos.

En cuanto al monto de inversión estimado para los proyectos de la API, se aprecia una leve disminución del orden del 3% entre 2012 y 2013 debido a actualizaciones en los montos de los proyectos en función de su evolución y mayor información. Desde la conformación de la API (2011) a la actualidad, la inversión de estos proyectos se incrementó en un 22,4%. Esta variación de los montos de inversión obedece a la actualización periódica de la información habida cuenta que, como se ha mencionado, los proyectos API son los mismos desde la creación de la Agenda.

Avance de la API 2012-2013

AVANCE DE LA API 2012-2013 SEGÚN EL CICLO DE VIDA DE LOS PROYECTOS



37

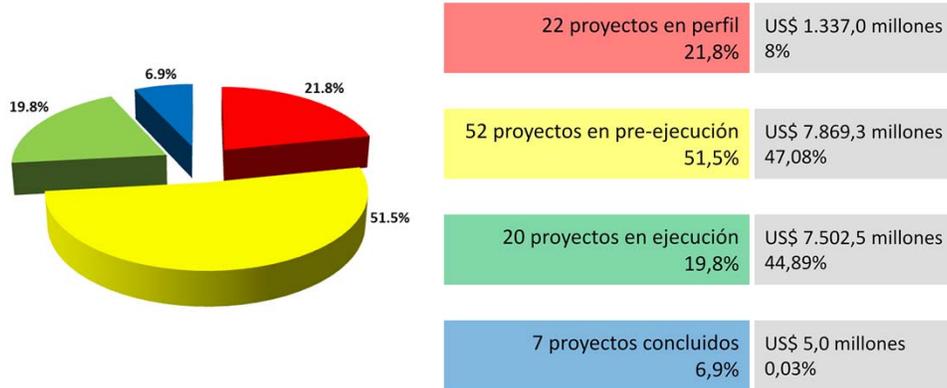
AVANCE DE LOS PROYECTOS DE LA API ENTRE 2012 Y 2013 SEGÚN EL CICLO DE VIDA

Se examina el avance de los proyectos registrado entre 2012 y 2013, focalizando solamente en los 82 proyectos individuales que se han mantenido estables en cuanto a su alcance entre un año y otro, con el fin de hacer comparables los resultados.

De los 88 proyectos individuales existentes al año 2012, 82 han permanecido sin cambios de alcance durante el presente año, mientras que los restantes 6 proyectos, que comprendían obras complejas que dificultaban su monitoreo, se desagregaron en 19 nuevos proyectos individuales más simples.

Indicadores de la API 2013

CANTIDAD DE PROYECTOS E INVERSIÓN SEGÚN ETAPA DEL CICLO DE VIDA



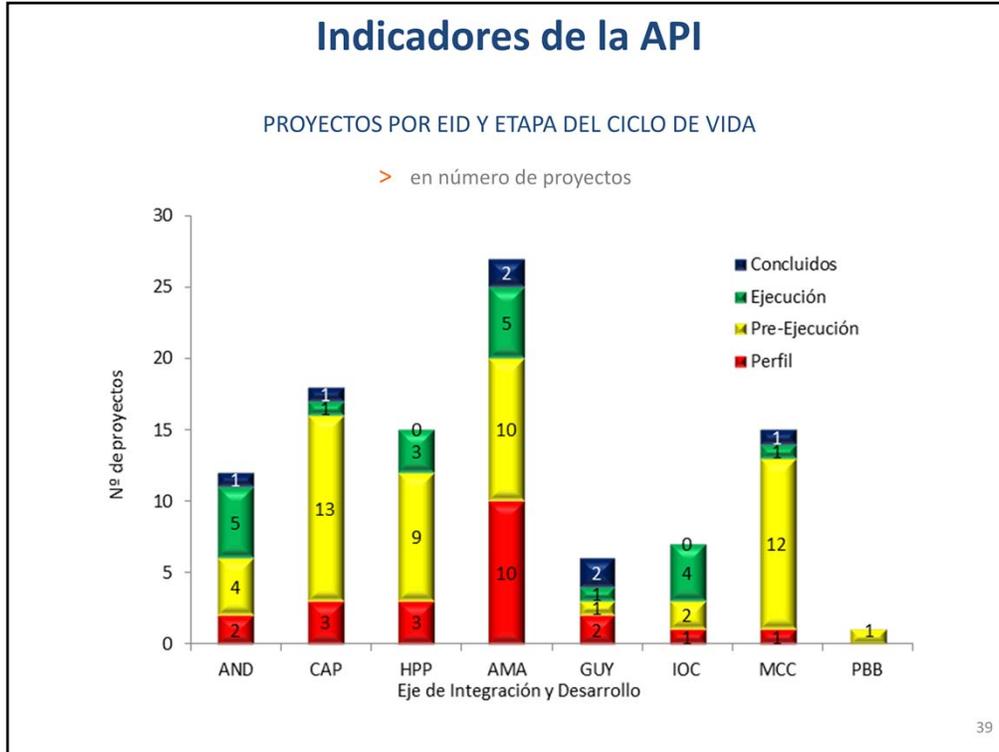
Fuente: Sistema de Información del COSIPLAN al 4/10/2013

38

LOS PROYECTOS DE LA API SEGÚN SUS ETAPAS DEL CICLO DE VIDA

Si se analizan los 101 proyectos individuales que conforman la API actualmente según sus etapas del ciclo de vida se observa que una quinta parte (19,8%) se encuentra en fase de ejecución representando poco menos de la mitad de la inversión total de la Agenda (44,9%). Por otro lado, más de la mitad de los proyectos individuales (51,5%) se encuentran en etapa de pre-ejecución y su inversión total llega al 47,1%. Este dato confirma la necesidad de realizar el seguimiento de este conjunto que concentra la mitad de la API, tanto en número de proyectos como en recursos, y de ahí el esfuerzo realizado en torno al ciclo de vida.

Por su parte, el 21,8% de los proyectos están en perfil y cabe señalar que éstos suman tan sólo el 8 % de la inversión total de la API.



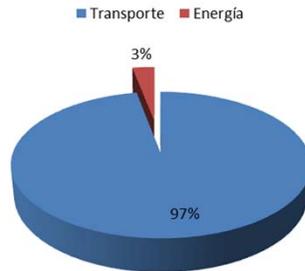
PROYECTOS DE LA API POR EID Y ETAPA DEL CICLO DE VIDA

En cuanto a la situación por Ejes, los EID tienen más de la mitad de los proyectos en etapa de pre-ejecución, ejecución y concluidos, siendo la pre-ejecución la etapa que prevalece en todos los casos con excepción del Eje del Escudo Guayanés y del Eje Interoceánico Central. El Eje Andino y el Eje del Amazonas son los que tienen el mayor número de proyectos en ejecución. Cinco de los ocho EID en los que existen proyectos de la API tienen al menos un proyecto concluido (AND, AMA, CAP, GUY y MCC). Por su parte, el Eje del Amazonas es el que tiene la mayor proporción de proyectos en la etapa inicial de perfil (37% del total de proyectos del EID).

Indicadores de la API

COMPOSICIÓN SECTORIAL DE LA API

> en porcentaje del número de proyectos



En número de proyectos la API está concentrada en el sector transporte. Los proyectos de energía solo representan el 3%.

> en porcentaje de la inversión estimada



En inversión estimada los proyectos de energía representan el 10,2% de la API.

40

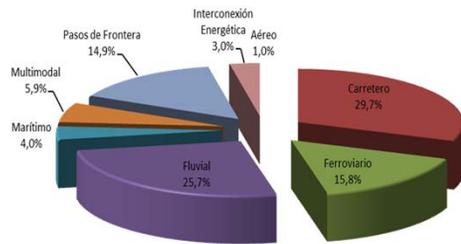
COMPOSICIÓN SECTORIAL DE LA CARTERA

En la Cartera de Proyectos del COSIPLAN predominan los proyectos del sector transporte (88,2%) que contribuyen a mejorar la conectividad física regional y a disminuir los costos de transporte tanto internos como entre países, lo que implica un gran beneficio para las economías de la región. El restante 10,1% pertenece al sector energía y con menor participación se presentan los proyectos del sector de comunicaciones (1,7%). Por otra parte, la inversión estimada en el sector energético representa el 32,3% de la inversión estimada total, ya que son la cartera de energía comprende relativamente pocos proyectos grandes que demandan una alta inversión en razón de su tamaño y características técnicas.

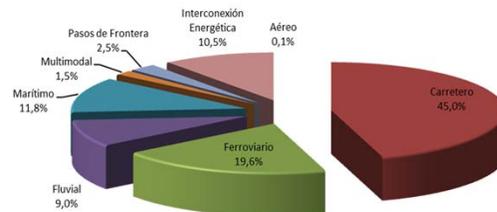
Indicadores de la API

COMPOSICIÓN SUBSECTORIAL

> en número de proyectos



> en inversión estimada en millones de US\$



41

COMPOSICIÓN SUBSECTORIAL DE LA API

Los proyectos carreteros se concentran especialmente en los Ejes AND, AMA y GUY. Dentro de este sub-sector, las obras de mejoramiento, ampliación y pavimentación de las carreteras y construcción de puentes nuevos y rehabilitación de puentes existentes, abarcan el mayor número de proyectos (23,3%). Sin embargo, el primer tipo de obra señalado es la que requiere la mayor inversión (53,2% del total del sub-sector).

Por su parte, los proyectos de rehabilitación de ferrovías predominan en el sub-sector ferroviario (62,5% de los proyectos), seguido por la construcción de nuevas vías con el restante 37,5% y se concentran en el Eje de Capricornio. No obstante, y por el tipo y envergadura de estos desarrollos, las obras de construcción concentran 70,4% de la inversión del sector ferroviario. En cuanto a los proyectos en el sub-sector fluvial, los que predominan son los proyectos de mejoramiento de la navegación (76,9%) ubicados en hidrovías existentes en el Eje del Amazonas e Hidrovía Paraguay-Paraná, y demandan una inversión estimada del 83,5%. En el caso de los ríos Paraguay-Paraná, la mayoría de los proyectos están orientados a mejorar la navegabilidad de la Cuenca del Plata. En el Eje del Amazonas, se busca articular varias hidrovías (Huallaga, Maraón, Morona, Ucayali y Putumayo) que conectan la cuenca del Río Amazonas con zonas importantes de costa, sierra y selva en Perú, Ecuador y Colombia. En relación al sub-sector marítimo, existen cuatro proyectos destinados a la ampliación de la infraestructura terrestre y adecuación de

puertos marítimos. Estos proyectos se concentran en el Eje del Amazonas.

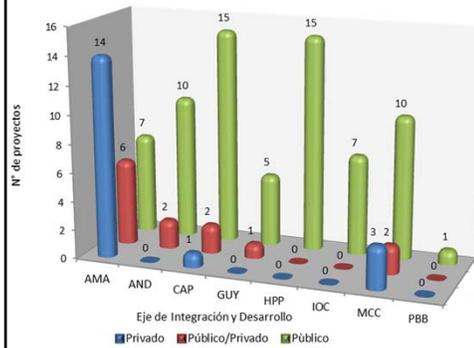
Si se observan los proyectos de pasos de frontera, predomina la infraestructura para implantación de centros de control fronterizo. De esta forma, de los 15 proyectos de pasos fronterizos, 9 de ellos consisten en la creación de infraestructura nueva. El dato es revelador de la importancia que adquiere este tipo de proyectos para la integración física regional. Sin embargo, las obras que demandan la mayor inversión (63,5%) son aquellas dirigidas a la ampliación de capacidad de centros de control fronterizo, representando el 40% en número de proyectos. La mayor proporción de proyectos de pasos de frontera se ubica en los Ejes AND y MCC. En cuanto al transporte aéreo, el único proyecto en la API corresponde a la ampliación del aeropuerto Internacional Viru Viru en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, ubicado en el Eje IOC. Por su parte, los proyectos multimodales se ubican en su totalidad en el Eje AMA y apuntan a construir plataformas logísticas en los principales nodos de origen y destino de la carga para hacer más eficientes los flujos comerciales del área en cuestión y disminuir los costos logísticos asociados al transporte.

Finalmente, en cuanto a la interconexión energética, la API incluye sólo tres proyectos individuales en esta categoría. Dos de ellos en el Eje CAP referidos a la construcción de sendas líneas de transmisión 500 KV (Itaipú-Asunción y Yacyretá-Ayolas-Carayao) y, el otro en el Eje MCC sobre la construcción de una nueva interconexión energética (Gasoducto del Noreste Argentino) el que demanda más de la mitad de la inversión de los tres proyectos sumados.

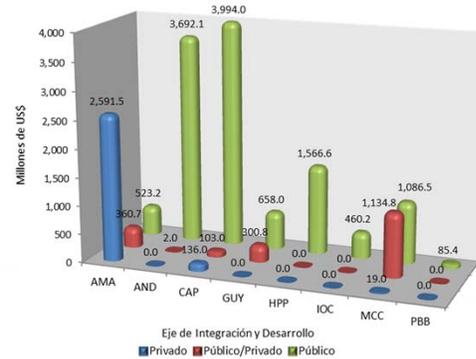
Indicadores de la API 2013

TIPO DE FINANCIAMIENTO DE LA API

> por EID en número de proyectos



> por EID en millones de US\$



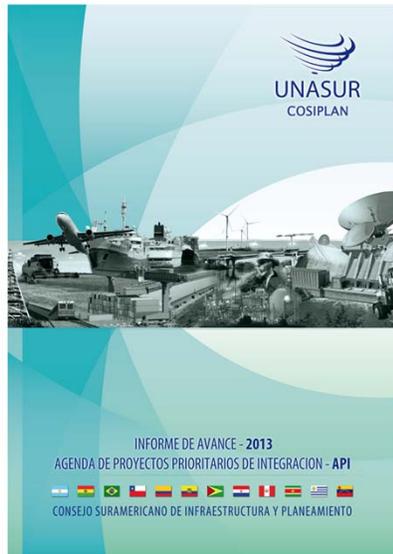
42

TIPO DE FINANCIAMIENTO DE LA API

Si se toma en consideración el tipo de financiamiento se aprecia que para el total de la inversión estimada de la API, la fuente principal es el sector público (72,2%). La presencia privada mediante diversas formas contractuales (16,4%) y las asociaciones público-privadas (11,4%) contribuyen a completar el cuadro. Cabe señalar que la importancia estratégica de los proyectos de la Agenda y la prioridad que le otorgan los países, los organismos internacionales y especialmente las Instituciones del CCT, están contribuyendo a la realización de estudios de pre-inversión y al financiamiento de las obras. En este sentido, entre las tres instituciones regionales que conforman el CCT (BID, CAF, FONPLATA) se están apoyando, ya sea en las etapas de pre-ejecución o de ejecución, 19 de los 31 proyectos estructurados de la API por un monto de inversión de US\$1.208 millones aproximadamente.

Según se observa en los gráficos anteriores, el Eje del Amazonas es el que tiene el mayor número de proyectos (77,8%) que son financiados por el sector privado representando una inversión del orden del 74,6% de los proyectos de la API del Eje. Estos proyectos son nacionales, correspondientes a Perú, y pertenecen a los sectores fluvial y marítimo (29% respectivamente) y carretero y multimodal (21% respectivamente). Por su parte, en el Eje MERCOSUR-Chile el 50,7% de la inversión es financiada por el sector público/privado.

III. Informe de Avance de la API 2013



- > La API en el proceso de integración física de América del Sur
- > Nuevos desarrollos y herramientas de API y SMP en 2013
- > El avance de los proyectos de la API: un balance
- > Proyectos estructurados de la API por EID

43

CONTENIDOS DEL DOCUMENTO

Este Tercer Informe de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) previsto en el Plan de Trabajo COSIPLAN-IIRSA 2013, destinado a la consideración del Consejo de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR y al público en general, persigue un doble objetivo. Por un lado, reseña el progreso durante el presente año en materia de desarrollos metodológicos y de herramientas de tecnología de la información para registrar y analizar el estado de los proyectos de la API y, por otro lado, presenta un balance general del avance de estos proyectos. Se ofrece así un detalle del estado de situación actual de los proyectos y se analiza su fundamento y potencial para generar sinergias transfronterizas que promuevan el desarrollo social y económico sustentable a partir de la construcción de redes estratégicas de infraestructura.

El Informe está dividido en dos partes. La primera parte consiste de tres secciones, que incluye una sección inicial con un breve repaso de los orígenes de la API y los propósitos que guiaron su construcción, alcance y características principales así como los antecedentes y objetivos que orientaron el diseño e instrumentación de un Sistema de Monitoreo Permanente (SMP) de estos proyectos.

La segunda sección presenta todos los trabajos destinados a precisar la definición de las etapas y desarrollar y aplicar la Metodología de Programación del Ciclo de Vida de un

proyecto a toda la cartera de proyectos de la API, como requisito indispensable para analizar el estado de avance logrado por cada proyecto individual. Asimismo, esta sección presenta aquellos trabajos dedicados al diseño y aplicación del SMP para registrar, comparar y medir el avance de cada proyecto y de los grupos de proyectos. Las tareas comprendieron también la capacitación de los funcionarios gubernamentales que tienen responsabilidad en la gestión y uso del mencionado sistema.

La tercera sección realiza un análisis de la evolución de los proyectos de la API en función de cinco dimensiones: 1) número de proyectos y monto de inversión estimada; 2) alcance territorial; 3) composición sectorial y sub-sectorial, y tipo de obra; 4) tipo de financiamiento; y 5) avance de los proyectos según las etapas de su ciclo de vida. Para cada una de estas dimensiones se examinan una serie de variables e indicadores que surgen de la información actualizada que se halla registrada en el Sistema de Información del COSIPLAN, del Informe de Avance de la API del año 2012, así como de las Notas de las Reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos llevadas a cabo entre 2004 y 2013.

La segunda parte presenta una caracterización detallada y el estado de situación de cada uno de los 31 proyectos estructurados de la API, desagregada y clasificada según los distintos Ejes de Integración y Desarrollo (EID). La finalidad primordial de esta segunda parte del Informe es examinar cada uno de los proyectos estructurados procurando destacar su potencial en materia de conectividad en el EID al cual pertenece, utilizando para ello la información consignada por los países en el Sistema de Información respecto de la función estratégica de tales proyectos.

C. Sistema de Información de los Proyectos del COSIPLAN (Base de Datos de Proyectos)

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



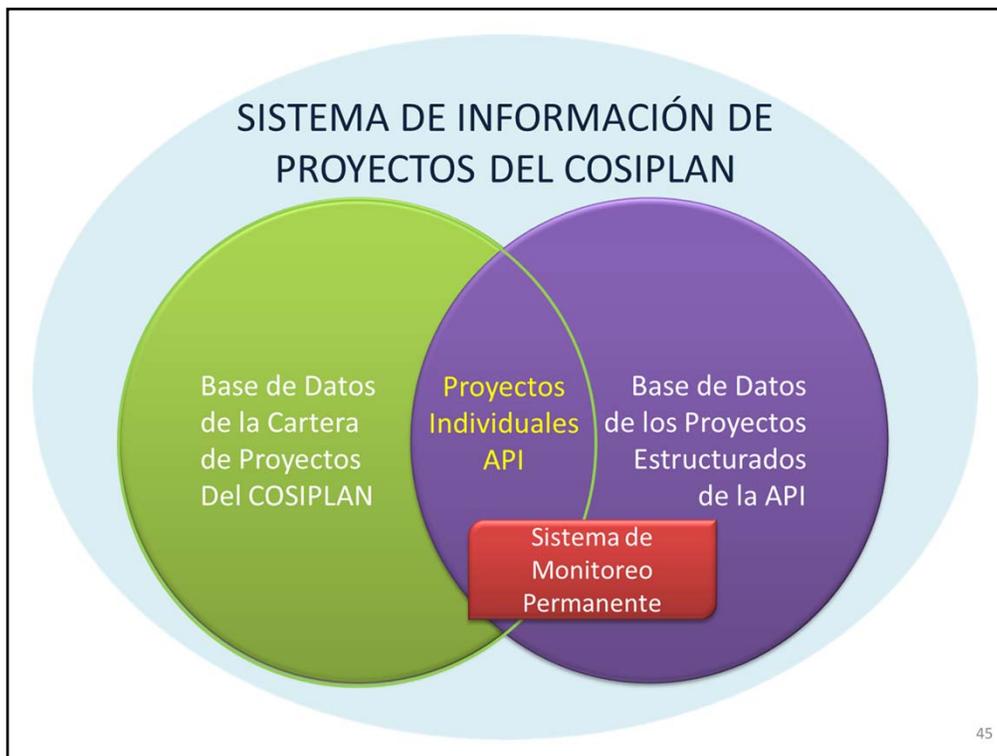
SISTEMA DE INFORMACIÓN DEL COSIPLAN: CONCEPTO Y ANTECEDENTES

Con el objetivo de consolidar la Cartera de Proyectos, el PAE prevé la actualización permanente de la Base de Datos de Proyectos. La primera versión de la Base de Datos de Proyectos se construyó en el año 2004 a partir de la conformación de la Cartera de Proyectos, 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. Cada una de las fichas de proyectos es actualizada por un responsable por país o países dependiendo el ámbito del proyecto.

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 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) 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, se desarrolló un “Sistema de Información del COSIPLAN” conformado por tres componentes.



SISTEMA DE INFORMACIÓN DEL COSIPLAN: 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.



Sistema de Información de los Proyectos del COSIPLAN

| principales actividades |

- I. Mejoras en la Base de Datos de **Proyectos de la Cartera del COSIPLAN.**
- II. Desarrollo de la Base de Datos de **Proyectos Estructurados de la API.**
- III. Desarrollo e implementación (fase de prueba) del **Sistema de Monitoreo Permanente** de la API (SMP).

46

RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES

Los resultados alcanzados en cada actividad se presentan en las siguientes láminas.

Bienvenido al Sistema de Información de los Proyectos del COSIPLAN

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

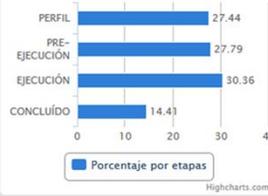
Cartera de Proyectos del
COSIPLAN

Agenda de Proyectos Prioritarios
de Integración

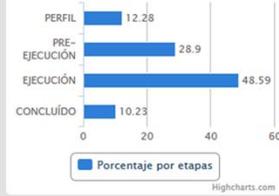
Cantidad total de proyectos: 583

Inversión total: 156.941.682.623
(en millones de US\$)

Cantidad de Proyectos



Inversión



47

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROYECTOS DEL COSIPLAN

Pantalla de ingreso al Sistema de Información del COSIPLAN

www.iirsa.org/proyectos

BASE DE DATOS DE LA CARTERA DEL COSIPLAN: AJUSTES Y MEJORAS

- Actualización del diseño gráfico para adecuarlo al nuevo diseño de la página web de IIRSA.
- Organización modular de las fichas de los proyectos de la Cartera del COSIPLAN (también denominados “proyectos individuales”). Se reordenó la información ya existente en las fichas de proyectos en un sistema de módulos. Los módulos son: “Identificación”; “Caracterización”; “Descripción”; “Financiamiento”; “Estado y Monitoreo”; “Responsables” e “Información Complementaria”.
- Incorporación de nuevos reportes y agrupación de los mismos en categorías.
- Mejoras en las funcionalidades para los responsables de la administración de los proyectos.
- Incorporación del módulo SMP. Los detalles de este módulo se presentan en el punto 3 de este Anexo.
- Creación de las fichas de los Grupos de Proyectos.

IIRSA
 INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA
 INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

IDIOMA Administración
 Español English Português **INGRESAR**

Base de Datos de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

PAÍS
 ARGENTINA
 BOLIVIA
 BRASIL
 CHILE

INVERSIÓN TOTAL (en US\$)
 0 - 5.000.000
 5.000.001 - 10.000.000
 10.000.001 - 100.000.000
 100.000.001 - 500.000.000

EJE
 ANDINO DE CAPRICORNIO
 DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ
 DEL AMAZONAS

PROYECTOS ESTRUCTURADOS API
 ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS
 AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)
 AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUM)
 CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO

RESULTADO DE LA BÚSQUEDA **31**

Base de Datos de la Cartera del COSIPLAN

Ingresar Nuevo Reportes Proyectos Limpiar

49

BASE DE DATOS DE LOS PROYECTOS ESTRUCTURADOS DE LA API: DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN

Se creó la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API que contiene las respectivas fichas. La ficha del proyecto estructurado se ajustó al diseño y dinámica de la ficha de un proyecto individual de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN.

Las fichas de los proyectos estructurados también están organizadas en un sistema de módulos. Los módulos y sus contenidos son los siguientes:

- Módulo Identificación:** contiene el “Código”, “Nombre”, “Eje” al cual pertenece, “Países” involucrados, “Monto de inversión estimado” y “Tipo de financiamiento” del proyecto estructurado. Los datos de este módulo son automáticos y en algunos casos surgen por consolidación de los datos de la información existente en las fichas de los proyectos individuales que integran el proyecto estructurado en cuestión, por ejemplo: el monto de inversión estimado del proyecto estructurado es el resultado de la sumatoria de las inversiones de los proyectos individuales que lo componen.
- Módulo Descripción:** contiene el “Fundamento” y “Propuesta” del proyecto estructurado, así como la lista de los proyectos individuales que lo conforman. El

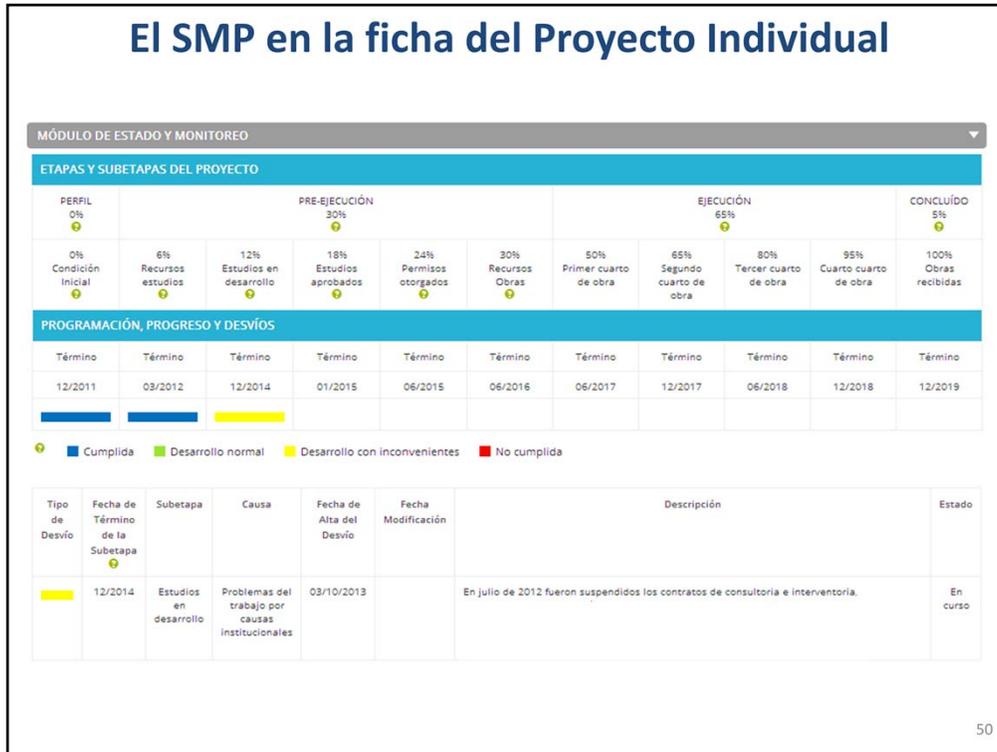
fundamento del proyecto como su propuesta son campos editables por los responsables de la carga de la información por cada país.

- Módulo Monitoreo Permanente: presenta una serie de indicadores que resultan por agregación de la información existente en el módulo de monitoreo permanente de las fichas de los proyectos individuales que componen el proyecto estructurado. El detalle de este módulo se presenta en el punto 3 de este documento (descripción del desarrollo del tercer componente del Sistema de Información del COSIPLAN). Adicionalmente, contiene un campo de texto a ser editado por el responsable de las fichas de cada país, donde se hará un resumen del balance general del proyecto estructurado en su conjunto a partir de la información que se haya cargado en las fichas de los proyectos individuales correspondientes.
- Módulo Responsable: contiene los datos de contacto de la Coordinación Nacional de cada uno de los países involucrados en el proyecto estructurado, así como los datos de los responsables de la actualización de la información de las fichas de los proyectos estructurados y las fechas de la última actualización.
- Módulo Información Complementaria: en este módulo se presentan los mapas del proyecto estructurado. Los responsables de la carga de la información por país podrán publicar documentos, enlaces a páginas de interés relativas a los proyectos, fotos, videos, etc.
- Tanto las fichas de los proyectos estructurados como las fichas de los proyectos individuales están vinculadas y se puede acceder desde una hacia otra y viceversa.

Adicionalmente, en la Base de Datos de los Proyectos Estructurados de la API se incorporaron una serie de reportes relativos a la API agrupados en las siguientes categorías:

- Resumen de la Agenda de Proyectos de Integración (API)
- Ciclo de Vida de los Proyectos de la API
- Proyectos de la API por Tipo de Financiamiento
- Cree su Propio Reporte

El SMP en la ficha del Proyecto Individual



EL SMP EN LA FICHA DEL PROYECTO INDIVIDUAL

Según el diseño lógico del SMP, para monitorear los proyectos estructurados (a la fecha 31 proyectos) es necesario hacer seguimiento a los proyectos individuales que los integran (a la fecha 101 proyectos). Por ello, se incorporó un módulo de monitoreo permanente en la ficha de los proyectos individuales y en la ficha de los proyectos estructurados.

El SMP en la ficha del Proyecto Individual

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.

El "Módulo Estado y Monitoreo" tiene una tabla con dos grandes componentes: (i) "Etapas y subetapas del proyecto", y (ii) "Programación, progreso y desvíos".

En la ficha de proyectos individuales que presentan el módulo de monitoreo, existe un campo descriptivo de "Etapa" dentro del módulo de "Identificación", en dicho campo, el sistema deberá incluir el nombre de la etapa que en que se encuentra actualmente el proyecto.

El “Módulo Estado y Monitoreo” tiene una tabla con dos grandes componentes: (i) “Etapas y sub-etapas del proyecto”, y (ii) “Programación, progreso y desvíos”.

Sub-etapas del proyecto

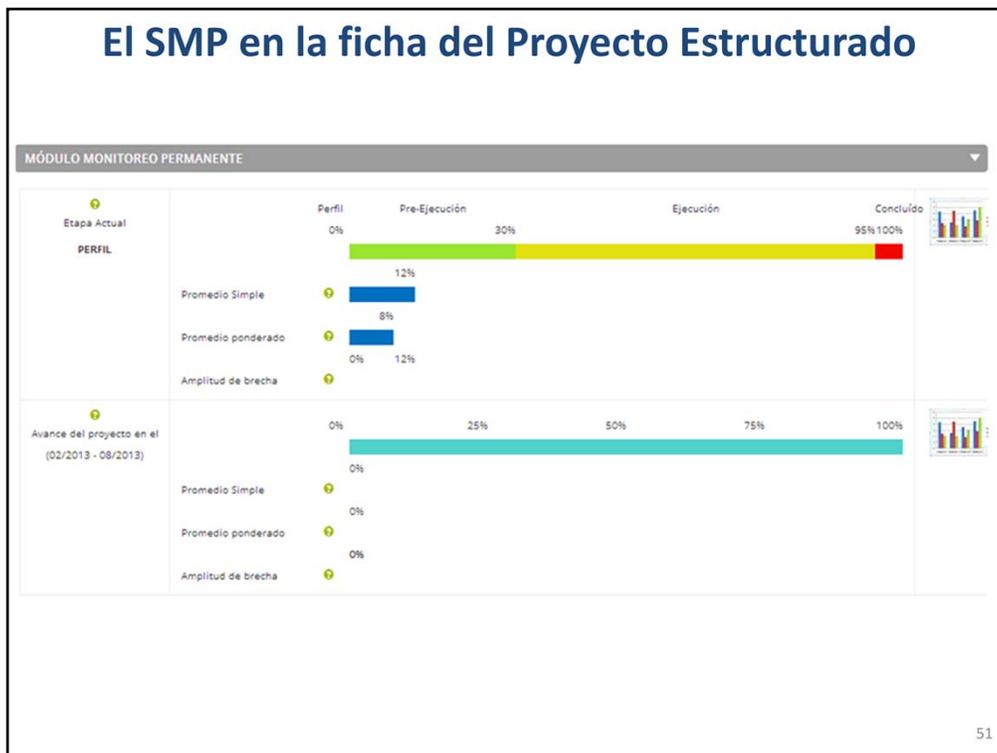
Cada sub-etapa también tiene asignado un peso relativo que sumados resultan el peso de la etapa. Este porcentaje se utiliza para obtener, por promedio, el estado y avance del proyecto estructurado (ver más adelante). Estos porcentajes son fijos e iguales para todos los proyectos individuales que integran un proyecto estructurado de la API. Cada sub-etapa se identifica con la acumulación de los pesos relativos de sus sub-etapas precedentes.

El estado de un proyecto estructurado se debe ajustar acorde a la siguiente consigna: un proyecto cambia de etapa si es que ha cumplido la primera sub-etapa de esa etapa, de lo contrario, queda clasificado como en la etapa precedente.

Programación, progreso y desvíos

El módulo incluye un campo que es editable por el responsable de la actualización de la información de la ficha por país, donde se define la “Fecha de término” de cada sub-etapa (formato MM/AAAA). Esta información puede ser modificada por el responsable de la ficha en cualquier momento. La “Fecha de finalización” de una sub-etapa debe ser igual o mayor a la sub-etapa precedente considerando que las sub-etapas son sucesivas.

Todos los campos son obligatorios y el sistema no permite guardar los cambios hasta tanto no estén todos completos. Por otro lado, el cuadro automático mencionado anteriormente llevará un registro histórico de todos los momentos en los cuales una sub-etapa ha tenido un desvío (rojo o amarillo). Una sub-etapa podría tener más de un desvío y todos ellos quedarán registrados.



EL SMP EN LA FICHA DEL PROYECTO ESTRUCTURADO

El Módulo de Monitoreo Permanente en la ficha del proyecto estructurado tiene dos grandes tipos de campos: (i) uno automático cuyos resultados generará el sistema por consolidación o agregación de la información registrada en el módulo correspondiente de los proyectos individuales que integran cada proyecto estructurado como por ejemplo monto de inversión, países que participan en el proyecto, etapa actual, etc., y (ii) otro a ser completado/actualizado por el responsable de la ficha (por ejemplo, análisis y evaluación del avance).

Etapa actual

Para este campo de información se presentan tres indicadores: “Promedio simple”, “Promedio ponderado” por el monto de inversión y “Amplitud de brecha”. Estos indicadores los arrojará el sistema automáticamente y los presentará en un gráfico como se puede ver en la figura de arriba. En cada signo de pregunta se presentará la fórmula aplicada en cada caso.

Estos indicadores representados gráficamente irán acompañados de un gráfico adicional que permitirá analizar la situación del proyecto estructurado. Para acceder a este gráfico,

se presenta un ícono a la derecha que funciona como enlace a la página del gráfico (ver figura de arriba). Ejemplos de los gráficos correspondientes a “Etapa actual” (el primero de ellos se muestra en la misma ficha y el segundo se accede a través del ícono de enlace como se ha mencionado):

Avance en el último período

Mediante tres indicadores se presenta el progreso del proyecto estructurado en dos puntos en el tiempo, es decir presenta cuánto ha avanzado el proyecto estructurado, en función del progreso de los individuales que lo integran, entre la fecha en la que se está haciendo la consulta comparado con 6 meses antes.

Al igual que en la “Etapa actual”, los indicadores están acompañados de una serie de gráficos que permiten analizar la situación del proyecto estructurado. A continuación se presenta un ejemplo de los gráficos auxiliares correspondientes al “Avance en el último período”:

Análisis y evaluación del avance

El tercer campo de información correspondiente al módulo de monitoreo de la ficha del proyecto estructurado, tal como puede verse en la figura de arriba, es “Análisis y evaluación del avance”. Este campo es descriptivo y será completado por los responsables de los países.

Cabe señalar que para generar un sistema “vivo”, éste enviará “e-mails de alerta” a los Coordinadores Nacionales y responsables de la carga de la información de los proyectos estructurados.

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



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

Operaciones CCT			
Total de Proyectos			8
Monto Total Aprobado (millones US\$)*			617
País	Operaciones BID	Aprobación	Monto Aprobado (millones US\$)
PA	Apoyo al Sistema de Transmisión Eléctrico de Paraguay (Línea de Transmisión de 500kv Yacyreta-Ayolas-Carayao)	Dic-12	50
SU	Corredor de Integración Meeerzorg - Albina. Proyecto de Rehabilitación - Financiamiento Suplementario	Dic-12	40
UR	Proyecto Ciclo Combinado Punta del Tigre	Dic-12	200
TOTAL:			290
País	Operaciones CAF	Aprobación	Monto Aprobado (millones US\$)
BO	Proyecto Construcción de la Carretera Uyuni-Tupiza	Nov-12	108
BO	Doble Vía La Paz- Cochabamba- Santa Cruz, Tramo Quillacolo - Saticollo/Sacaba Chifñata	Dic-12	34
BO	Construcción Puente Yapacaní-Puente Ichilo	Ago-13	73
BO	Proyecto Carretera Padilla-El Salto	Nov-13	77
TOTAL:			292
País	Operaciones FONPLATA	Aprobación	Monto Aprobado (millones US\$)
BO	Rehabilitación por Grados de Intervención Tramo San Ramón -San Javier - Río Uruguaito.	Oct-13	35
TOTAL:			35

* Noviembre 2012 - Octubre 2013

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 2012 - octubre de 2013. 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 a 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 2011-2013. 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)

FIRII - 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 Tieté-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	RG-T2080	Red de Banda Ancha Suramericana	1,843,750	1,475,000
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
TOTAL			24,662,750	18,508,975

Notas: ■ En Ejecución ■ En Contratación ■ Concluido

(*) Octubre 2013

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

(*) Octubre 2013

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	8089	Infraestructura Regional para la Interconexión de Internet	375,000	375,000
26	8320	Programa Geosur Fase IV	601,500	336,500
27	8330	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana	672,000	400,000
28	8350	Establecimiento del Sistema para Monitoreo de Inundaciones en América Latina	277,000	195,000
29	8134	Observatorio de Frontera	125,200	78,600
TOTAL			11,349,462	9,170,100

Notas: ■ En Ejecución ■ En Contratación ■ Concluido
 (*) Octubre 2013

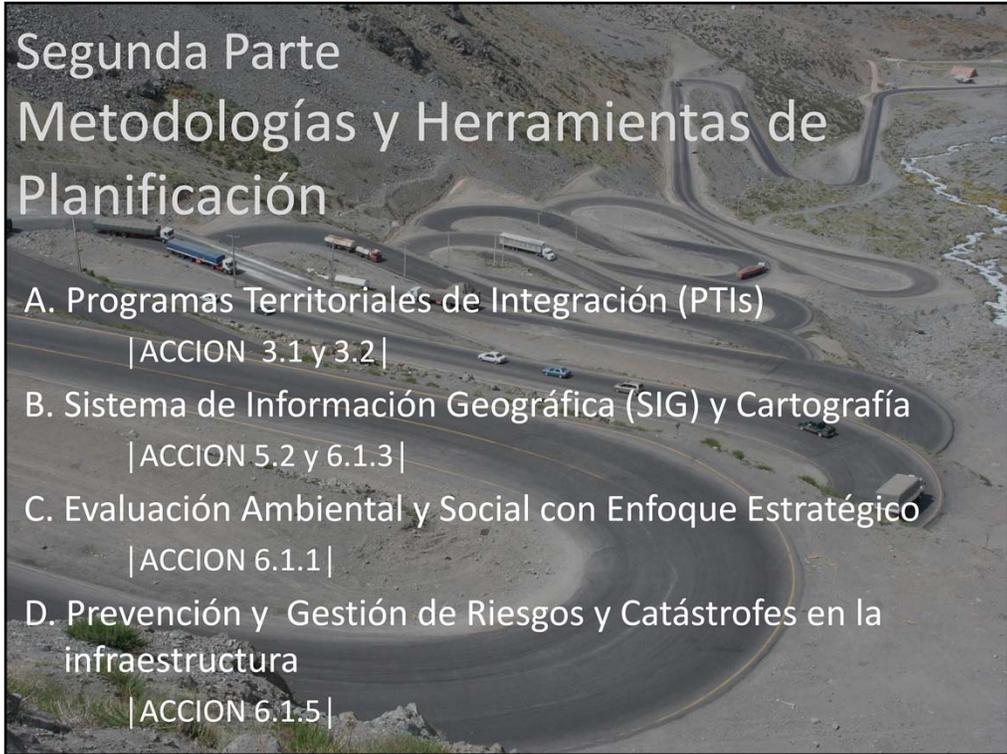
Estudios de Pre-inversión (FONPLATA)

Estudios de Pre-Inversion FONPLATA (*)

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

Notas: ■ En Ejecución ■ En Contratación ■ Concluido

(*) Octubre 2013



Segunda Parte Metodologías y Herramientas de Planificación

A. Programas Territoriales de Integración (PTIs)

| ACCION 3.1 y 3.2 |

B. Sistema de Información Geográfica (SIG) y Cartografía

| ACCION 5.2 y 6.1.3 |

C. Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico

| ACCION 6.1.1 |

D. Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la
infraestructura

| ACCION 6.1.5 |

A. 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.



PROGRAMAS TERRITORIALES DE INTEGRACIÓN: CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS

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 creación 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 referencia para la elaboración de estos programas.



Programas Territoriales de Integración

| principales actividades |

- I. Elaboración del documento “**Lineamientos conceptuales para la formulación de los PTIs**” a partir de los estudios de caso presentado en la reunión del GTE sobre PTIs (9 de abril, Buenos Aires)

61

ELABORACIÓN DEL DOCUMENTO

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 (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, los cuales fueron tenidos en cuenta para la preparación de los lineamientos.

En la reunión del GTE sobre PTIs realizada en Buenos Aires el presente año , se analizó el documento “PTI, Lineamientos conceptuales para su formulación”, el cual fue aprobado por los Coordinadores Nacionales en su XXII Reunión, que tuvo lugar en la ciudad de Lima. Durante la reunión algunas delegaciones manifestaron su interés en realizar aplicaciones piloto a proyectos de la API. Estas primeras aplicaciones podrían utilizarse para establecer una guía de pasos básicos para el desarrollo de futuros PTIs.

I. Principales aspectos para la formulación de PTIs



Definición del **objetivo y la estrategia** que oriente las acciones del PTI, de manera concertada entre los países involucrados.

Contribución de las **metodologías de planificación** existentes a la identificación de problemas, dificultades y oportunidades.



Área de influencia del PTI acotada a los objetivos identificados y a las acciones propuestas.

Participación de diferentes niveles de gobierno, y construcción de alianzas con el sector privado y otros actores clave.



Programa de acciones que requiere un plan de gestión, asignación de recursos y responsabilidades, y plazos definidos para su ejecución.

62

PRINCIPALES ASPECTOS PARA LA FORMULACIÓN DE UN PTI

- La definición del objetivo y la estrategia 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.
- Las metodologías de planificación territorial existentes pueden contribuir a la identificación de problemas, dificultades y oportunidades que serán abordadas por el PTI.
- Es relevante definir un área de influencia del PTI acotada a los objetivos identificados y a las acciones propuestas.
- 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.
- El PTI es un programa de acciones que requiere un plan de gestión, asignación de recursos y responsabilidades, y plazos definidos para su ejecución.

B. Sistema de Información Geográfica y Cartografía

Sistema de información acerca de las principales infraestructuras de integración y aspectos relevantes del territorio para **facilitar el análisis geoespacial y la planificación** de la integración física regional.



SIG DEL COSIPLAN: CONCEPTO Y ANTECEDENTES

El PAE establece como una de sus acciones “Dotar al COSIPLAN de una herramienta de georreferenciación que oriente la Planificación Territorial en Suramérica”, como soporte al proceso de planificación y toma de decisiones para la integración física suramericana. El objetivo es contar con un conjunto de datos georreferenciados básicos, integrados a nivel de toda América del Sur, que constituya un sistema de información acerca de las principales infraestructuras de integración presentes en la región, y de otros aspectos relevantes del territorio.

En el año 2011 se iniciaron los trabajos para desarrollar e implementar un Sistema de Información Geográfica (SIG) del COSIPLAN que tiene el propósito de facilitar el análisis geoespacial para la planificación de la infraestructura regional. En la II Reunión de Ministras y Ministros del COSIPLAN realizada en 2012, se aprobaron los “Lineamientos Técnicos Básicos para el Desarrollo de un Sistema de Información Geográfica (SIG) del COSIPLAN” . Los principales aspectos técnicos acordados por los países son:

- Alcance: listado de 14 capas de información seleccionadas, no exhaustivo y preliminar
- Escala de referencia: 1:250.000
- Sistema de referencia: SIRGAS 2000 o WGS84

-Sistema de coordenadas de los datos: Latitud/Longitud

-Metadatos: perfil Latinoamericano de Metadatos (LAMP) en base al estándar ISO/TC211 (Norma 19115)

-Disponibilidad de los datos: formato nativo ESRI Shapefile, disponibles mediante Geoservicios WMS y WFS transaccional vía Internet.

Plan de Trabajo del SIG de COSIPLAN

1ª Etapa

- 1 Relevamiento de información geográfica disponible
- 2 Identificación de necesidades de completamiento de la información.
- 3 Identificación de metodologías y/o fuentes de datos válidas para el completamiento de información
- 4 Normalización de los datos
- 5 Definición de relaciones de topología espacial

2ª Etapa

- 6 Edición de geometrías
- 7 Edición de atributos
- 8 Integración de datos a nivel continental
- 9 Edición y procesamiento final (Unión de capas de información)
- 10 Control de calidad de los datos
- 11 Elaboración de Metadatos

3ª E.

- 12 Distribución, Publicación y Actualización

64

PLAN DE TRABAJO PARA EL DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN DEL SIG DE COSIPLAN

El plan de trabajo contempla:

- Implementar las tareas técnicas destinadas a la recolección, normalización y armonización de la información, de todas las temáticas necesarias identificadas por los Estados miembros, de forma de contar con una Base de Datos Geográficos normalizados y documentados.
- Una vez concluido el diseño y consolidación de la Base de Datos, se iniciará la etapa tendiente a albergar, operar y poner a disposición vía Internet el SIG, en el Centro de Comunicación e Información de UNASUR, CCI, en base a los mecanismos identificados técnicamente y acordados entre los Estados miembros.



Sistema de Información Geográfica y Cartografía

| principales actividades |

- I. Elaboración de un **conjunto de documentos técnicos** para dar cumplimiento a la primera etapa del plan de trabajo, durante la realización de dos reuniones de GTE (10 de abril y 16 de octubre, Buenos Aires) y dos videoconferencias (13 de agosto y 19 de noviembre)
- II. Aprobación de una asistencia de USD 230.155 del **Fondo de Iniciativas Comunes de UNASUR.**

65

RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES

Los resultados de las actividades se presentan en las siguientes láminas.

I. Documentos técnicos 2013



- > Encuesta de relevamiento de datos geográficos
- > Catálogo de Objetos
- > Reglas y relaciones topológicas
- > Ficha del Diccionario de Datos

66

DOCUMENTOS TECNICOS. PRIMERA ETAPA DEL PLAN DE TRABAJO

Documentos técnicos que recibieron importantes avances en 2013:

-El resultado de la encuesta de relevamiento de datos geográficos ha sido positivo dado que se cuenta con la información de las capas básicas existentes para la mayoría de los países.

-Los documentos “Catálogo de Objetos del SIG de COSIPLAN” y “Reglas y relaciones topológicas para el SIG de COSIPLAN” recibieron importantes avances en su definición técnica.

-La “Ficha del Diccionario de Datos” fue aprobada por los países.

II. Aprobación de una asistencia del Fondo de Iniciativas Comunes de UNASUR

> Plazo de ejecución: **ocho meses**

> Monto asignado: **US\$ 230.155**

> **Componentes:**

> consultoría

> apoyo a reuniones presenciales

> costos de distribución, publicación y actualización de los datos del SIG



C. Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico

Identifica acciones complementarias para potenciar, desde el **punto de vista social, ambiental y cultural**, los efectos positivos de los proyectos de infraestructura y minimizar sus impactos negativos.



METODOLOGÍA EASE: CONCEPTO Y ANTECEDENTES

Una de las acciones previstas en el PAE es la aplicación de la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE) . El objetivo de la metodología es identificar acciones complementarias para potenciar, desde el punto de vista social, ambiental y cultural, los efectos positivos de los proyectos y minimizar sus impactos negativos. La misma utiliza como unidad de análisis el área de influencia de los Grupos de Proyectos de la Cartera y/o los proyectos de la API.

Un elemento muy importante de la aplicación de la EASE es su contribución al fortalecimiento institucional de los países a través de la participación y compromiso pleno de los gobiernos nacionales y sub-nacionales, designados como contrapartes para integrar el equipo de trabajo.

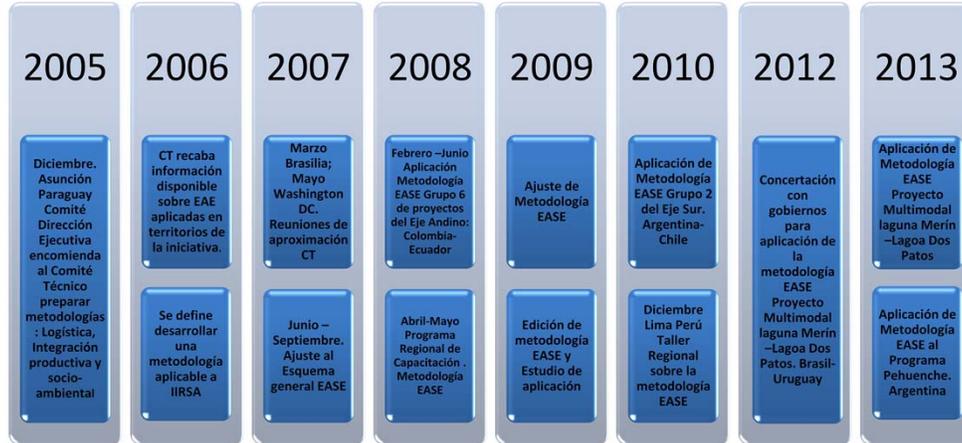
Dado su carácter estratégico, la Metodología EASE es aplicable a diferentes escalas y niveles de análisis, utilizando fundamentalmente información secundaria y el juicio de expertos y actores clave. Este proceso genera un diálogo constructivo entre los gobiernos de los países involucrados, y entre el equipo de trabajo de la aplicación y los actores locales y regionales presentes en el área de influencia de los proyectos. A lo largo de la aplicación de la metodología se contemplan numerosos espacios de encuentro, consulta y retroalimentación, que permiten la conformación de un plan de participación para validar los resultados del ejercicio.

Desde su creación se realizaron las siguientes aplicaciones de la Metodología EASE:

- 2008: Grupo de Proyectos 6 del Eje Andino: Conexión Colombia - Ecuador II (Bogotá - Mocoa - Tena - Zamora - Palanda - Loja) (Colombia - Ecuador)
- 2009-2010: Grupo de Proyectos 2 del Eje del Sur: Circuito Turístico Binacional de la Zona de los Lagos (Argentina - Chile)
- 2013: Proyecto de la API: Transporte Multimodal en Sistema Laguna Merín y Lagoa Dos Patos (Brasil - Uruguay)
- 2013: Programa Pehuenche (Argentina)

Línea de Tiempo

DESARROLLO Y APLICACIONES DE LA METODOLOGÍA EASE





Metodología EASE

| principales actividades |

- I. Aplicación de la Metodología EASE al proyecto de **Transporte Multimodal Laguna Merín y Lagoa Dos Patos (Brasil - Uruguay)**.
- II. Aplicación de la Metodología EASE al **Programa Pehuenche (Argentina)**.
- III. Análisis de la Metodología EASE y su **complementariedad con otras herramientas de planificación** en la reunión del GTE sobre EASE (24 de septiembre, Santiago)

70

RESULTADOS DE LAS ACTIVIDADES

Los resultados de las actividades se presentan en las siguientes láminas.

I. Aplicación de la Metodología EASE al Proyecto API

Transporte Multimodal Laguna Merín-Lagõa
dos Patos (Brasil - Uruguay)

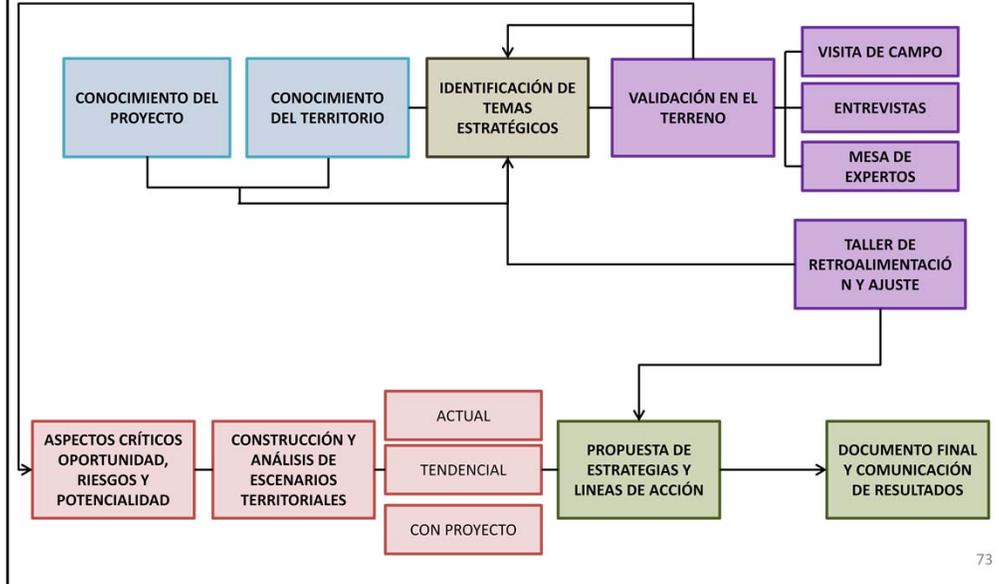


UBICACIÓN DEL PROYECTO



ESQUEMA DE TRABAJO

TIEMPO DE ESTUDIO: 6 MESES



5 COMPONENTES ESTRATÉGICOS 18 LÍNEAS DE ACCIÓN



> cohesión social y territorial



> preservación de la biodiversidad, los ecosistemas y los recursos hídricos



> consolidación de procesos de integración transfronteriza



> planificación y gestión eficiente de las vías fluviales navegables

> impulso al desarrollo económico local basado en la vocación del territorio

CONCLUSIONES DE LA APLICACIÓN VALORES POSITIVOS DE LA METODOLOGIA EASE

- > Facilita la **mirada integral y estratégica** del territorio.
- > Constituye una plataforma inicial para la integración regional: genera valor agregado como proceso de **construcción de conocimiento** y facilitación e **intercambio de ideas** en torno al proyecto entre los actores clave del territorio.
- > Impulsa el **involucramiento de las autoridades locales** en relación a un proyecto originado a nivel nacional o supra-nacional. Estimula el **diálogo entre actores territoriales** y otros niveles.
- > Puede ser **aplicada a proyectos nacionales** fuera del marco de COSIPLAN-IIRSA.



CONCLUSIONES DE LA APLICACIÓN ALGUNOS DESAFÍOS

- > Superar la visión sectorial para transitar a una visión orientada al desarrollo sostenible
- > Concretar las recomendaciones del estudio EASE en el ámbito territorial y en las decisiones técnicas, económicas y políticas en torno a los proyectos de integración.
- > Difundir los resultados de la EASE mediante un proceso de comunicación y participación ampliado.

II. Aplicación de la Metodología EASE al Programa Pehuenche

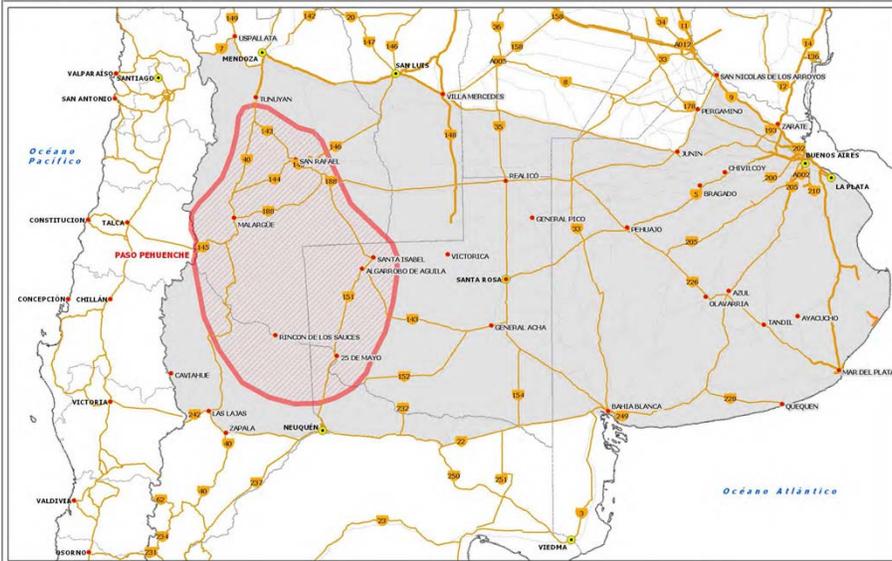


ÁREA DE ESTUDIO

MINISTERIO DE PLANEACIÓN FEDERAL
INVERSIÓN PÚBLICA Y FINANCIERA
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN FEDERAL
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL CON ENFOQUE ESTRATÉGICO
"Proyecto de Rehabilitación y Pavimentación del Paso Internacional Pehuenche". Contrato de Préstamo CFA-4538

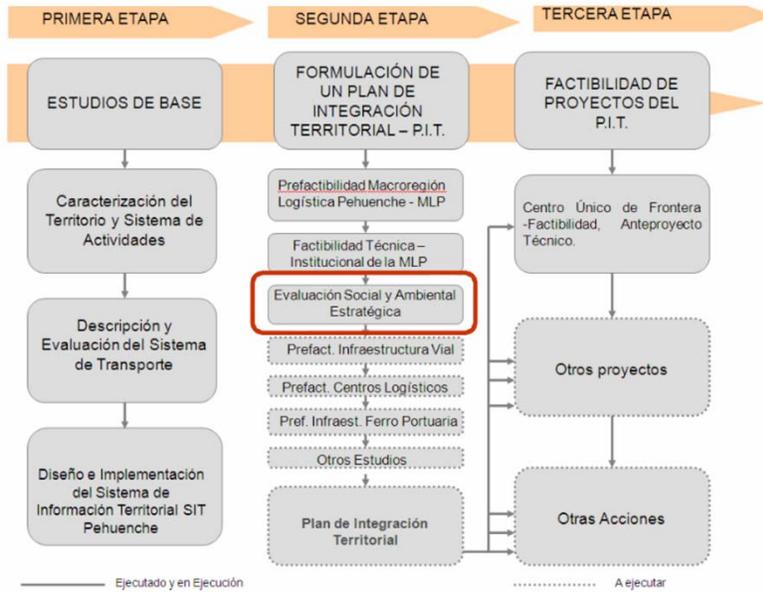
BCF BANCO DE DESARROLLO
DE AMÉRICA LATINA



● CIUDADES FORJADAS — AUTONÓMICAS ■ MICROREGION Pehuenche
● CAPITALES DE PROVINCIA/PAIS — RED VIAL NACIONAL — MICROREGION Pehuenche
— RED FERROVIARIA

MICROREGION PEHUENCHE

METODOLOGÍA DEL PROGRAMA



ACTIVIDADES CONTENIDAS EN LA APLICACIÓN

ETAPA 1 : ANÁLISIS DEL CONTEXTO GENERAL DE LA EASE	
1	Fase 1 Aproximación y Planeación
a)	Elaboración de la Propuesta Base
b)	Plan de Participación
c)	Taller de Inicio
2	Fase 2. Recopilación, sistematización y análisis
a)	Análisis y síntesis de la información
b)	Identificación y análisis de otros planes, programas y proyectos
c)	Definición de indicadores
d)	Evaluación preliminar e identificación de los factores estratégicos
ETAPA 2 : CONSULTA Y ANÁLISIS ESTRATÉGICO	
3	Fase 3. Consulta y construcción de escenarios
a)	Consulta, y complementación la información
b)	Verificación de temas clave e identificación de los escenarios
c)	Caracterización de los escenarios
4	Fase 4. Análisis estratégico
a)	Evaluación de escenarios alternativos
b)	Identificación de acciones
ETAPA 3: PROPUESTA DE ESTRATEGIA Y PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL	
5	Fase 5. Propuesta de estrategia y Plan de Acción Territorial
a)	Identificación de estrategias
b)	Preparación de un Plan de Acción Estratégico
6	Fase 6. Consulta y concertación
a)	Consulta y revisión del Plan de Acción Estratégico
b)	Presentación de los resultados

80

PLAN DE PARTICIPACIÓN

Consistió en la aplicación por parte de un **Equipo de Trabajo Ampliado** y la realización de **Talleres Nacionales y Provinciales** con el objetivo de desarrollar la aplicación, lograr consensos y difundir los resultados.

Equipo de Trabajo Ampliado constituido por:

- Equipo de Consultores expertos
- Representantes de organismos nacionales
- Representantes de organismos de las provincias involucradas en el Programa (Buenos Aires, La Pampa y Mendoza).

Coordinado por la Subsecretaría de Planificación Territorial – MINPLAN.





PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO

CONCLUSIONES DE LA APLICACIÓN

LECCIONES APRENDIDAS

Se requiere una atención continua para:

- > No perder de vista las **premisas conceptuales** de la aplicación que se está realizando.
- > Para que las **acciones propuestas sean concretas y directamente relacionadas** con la consolidación de los proyectos en el área de estudio.
- > La interacción en el **trabajo conjunto entre las jurisdicciones nacionales y provinciales**, sienta las bases para asegurar el cumplimiento con las directrices de planificación o programación, gestión y evaluación.
- > **No se plantean diferencias en la aplicación si esta se realiza en forma binacional o nacional**, salvo por supuesto, lo referente a las actividades de coordinación que en el primer caso quizás sean mas complejas, lo que también estará muy relacionado con la disponibilidad de recursos.

III. Análisis de la Metodología EASE

CONCLUSIONES DEL GTE



- > Es una **herramienta valiosa** para incorporar los temas ambientales y sociales a la planificación de los proyectos de infraestructura.
- > El plan de participación es una manera adecuada para conducir el **involucramiento de la sociedad civil** en la planificación de los proyectos y difundir las acciones del COSIPLAN.
- > Es importante **promover su aplicación** para generar conocimiento homogéneo sobre su uso y utilidades.
- > Es relevante articular la Metodología EASE con otras herramientas de planificación previstas en el PAE, como por ejemplo los **Programas Territoriales de Integración**.

84

PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL GRUPO TÉCNICO EJECUTIVO SOBRE EASE

- La Metodología EASE es una herramienta valiosa para incorporar los temas ambientales y sociales a la planificación de los proyectos de infraestructura, tanto a nivel nacional como regional.
- El plan de participación que propone la Metodología EASE es una manera adecuada para conducir el involucramiento de la sociedad civil en la planificación de los proyectos y difundir las acciones de COSIPLAN.
- Es importante promover la aplicación de la Metodología EASE a otros proyectos de la API, grupos de proyectos o proyectos nacionales, a fin de generar conocimiento homogéneo sobre el uso y utilidades de la herramienta.
- Es relevante articular la Metodología EASE con otras herramientas de planificación previstas en el PAE, como por ejemplo los Programas Territoriales de Integración.

D. Metodología de Gestión y Prevención de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura

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



GESTIÓN Y PREVENCIÓN DE RIESGOS Y CATÁSTROFES EN LA INFRAESTRUCTURA: 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 (terremoto, 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.



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

| principales actividades |

- I. **Propuesta de Metodología** de Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura presentada en la Reunión del GTE en esta materia (25 de septiembre, Santiago de Chile)

III. Conclusiones del GTE sobre la Metodología



- > La gestión y prevención del riesgo de desastres es **parte integral del desarrollo sostenible** y debe diferenciarse del concepto de “manejo de desastres”.
- > Es necesario contar con la **opinión técnica** de las **agencias nacionales** especializadas, e involucrar a los **equipos políticos y técnicos nacionales** en sus aplicaciones.
- > La metodología tomará en cuenta el **proceso de aplicación** utilizado por las otras herramientas de planificación del COSIPLAN.
- > El desarrollo de un **Manual del Usuario** de la Metodología permitirá clarificar los pasos para su aplicación, la cual se perfeccionará con la experiencia de **aplicaciones piloto**.

87

Como parte del Plan de Trabajo para 2013 se desarrolló una propuesta de la “Metodología de Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura”. 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.

Las principales conclusiones de esta reunión del GTE son los que se presentan en esta lámina.

Tercera Parte

Procesos Sectoriales de Integración

A. Facilitación y Modernización de los Pasos de Frontera

| ACCION PAE 6.2.2 |

B. Integración Comercial por Envíos Postales

| ACCION PAE 6.2.3 |



A. Facilitación y Modernización de Pasos de Frontera

Acciones dirigidas a convertir las fronteras en espacios de mejor y mayor integración, **facilitando la movilidad de bienes y personas** en la región, atendiendo aspectos económicos, legales, logísticos e informáticos.





Pasos de Frontera

| principales actividades |

- I. 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.
- II. Propuesta de “**Estándares e Indicadores de Gestión para Pasos de Frontera**” presentada en la Reunión del GTE sobre Pasos de Frontera (11 de abril, Buenos Aires)

I. Apoyo del CCT

PROYECTOS EN PASOS DE FRONTERA

- > Optimización del Paso de Frontera Cristo Redentor (BID)
- > Pasos de Frontera fluviales Ecuador - Perú (BID)
- > Cúcuta - San Antonio – Ureña. Estudios para el Paso de frontera del puente de Villa Silvania (Colombia) –Tienditas (Venezuela) (CAF)
- > Facilitación Pasos de Frontera Colombia - Ecuador (CAF)



I. Apoyo del CCT

PROYECTOS EN INTEGRACIÓN FRONTERIZA

- > Conectividad Argentina - Chile (BID)
- > Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo (Perú - Ecuador) (BID)
- > Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Morona (Perú - Ecuador) (BID)
- > Estudio Multinacional de Navegabilidad del Río Putumayo (Perú - Colombia - Ecuador - Brasil) (BID)
- > Diagnóstico del Sistema de Pasos de Frontera de Perú (BID)
- > Pasos de Frontera en Perú (Desaguadero, Iñapari - Santa Rosa) (BID)
- > Pasos de Frontera Colombia - Ecuador (BID)
- > Plan de Desarrollo Fronterizo Colombia - Perú (CAF)
- > Plan Desarrollo Fronterizo Argentina - Bolivia (CAF)
- > Programa de inversiones para la mejora de la integración territorial entre Argentina y Uruguay (CAF)
- > 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)
- > Nodo Clorinda - Área Metropolitana de Asunción (FONPLATA)
- > Nodo Ñeembucú - Río Bermejo (FONPLATA)

II. Propuesta de estándares e indicadores

CONCLUSIONES DEL GTE



- > La Coordinación Nacional de Perú expresó su interés en aplicar los estándares e indicadores de gestión para Pasos de Frontera en el Complejo Fronterizo Santa Rosa - Chacalluta (Perú-Chile) o en el Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Eje Vial N°1 (Ecuador-Perú).
- > Las Coordinaciones Nacionales expresaron su voluntad de continuar trabajando en esta materia e identificar contenidos para futuras actividades.

B. 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**



El proyecto “Exportación por Envíos Postales para micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES)” fue presentado a los países miembros de IIRSA en el año 2005 por el Ministerio de Comunicaciones de Brasil. Su objetivo consiste en propiciar la inclusión de las micro, pequeñas y medianas empresas en el mercado internacional mediante la implementación de un sistema de exportación simplificado utilizando la plataforma logística postal. A la fecha se encuentra en funcionamiento en Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Uruguay, y se iniciaron trabajos en Argentina, Bolivia, Chile y Venezuela.

En noviembre de 2011, en el marco de COSIPLAN-IIRSA los países decidieron ampliar el alcance, del proyecto original, denominado ahora “Integración Comercial por Envíos Postales para MIPyMEs” de manera de contemplar los dos flujos de comercio exterior de los países de la región. Este proyecto incorpora la exportación por envíos postales como uno de sus componentes y constituye una de las acciones identificadas como prioritarias en el Plan de Acción Estratégico (PAE) 2012-2022 del COSIPLAN.

El Plan de Trabajo 2013 incluyó la realización de un estudio sobre mejores prácticas en procesos aduaneros postales de importación en América del Sur; visitas técnicas de monitoreo y pre-diagnóstico a los países que hayan implementado el proyecto de exportación por envíos postales o que hayan manifestado su interés en el mismo; y la realización de una Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo en esta materia.



Integración Comercial por Envíos Postales

| principales actividades |

- I. **Mejoras en el sistema** de los países que cuentan con el proyecto Exporta Fácil implementado (Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Uruguay)
- II. **Visita de monitoreo** del proyecto Exporta Fácil a **Colombia** (1 al 4 de julio)
- III. Reunión del GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales (27 de septiembre, Santiago de Chile) - Presentación del Estudio de relevamiento de **mejores prácticas** en procesos aduaneros postales de **importación**

95

- MEJORA DEL SISTEMA EXPORTA FACIL: Cada uno de los países que tienen implementado el proyecto (BR, CO, EC, PE, UR) continuaron con las actividades de mejora del sistema. Los resultados del Exporta Fácil en cada uno de los países fue presentado en la reunión de GTE de Santiago.

- VISITAS DE MONITOREO:

COLOMBIA: Se realizó la visita de monitoreo a Colombia (1 al 4 de julio).

ECUADOR: En función de los buenos resultados del Exporta Fácil Ecuador y habiéndose realizado una visita a finales de 2012 se consideró posponer la visita para 2014.

URUGUAY: la visita a Uruguay se realizará el primer semestre de 2014 debido a cambios normativos implementados.

PERÚ: La visita a Perú se realizará en 2014 y será oportuno conocer los avances en la implementación del Importa Fácil que están desarrollando.

PARAGUAY: la visita de pre-diagnóstico a Paraguay no se realizó debido a la suspensión que regía para ese país para participar de las instancias de UNASUR, levantada en septiembre del corriente año. Durante la reunión del GTE se revalidó el interés y está prevista para el 2014.

- ESTUDIO SOBRE MEJORES PRÁCTICAS EN PROCESOS ADUANEROS DE IMPORTACIÓN: Se realizó un estudio de relevamiento de mejores prácticas en procesos aduaneros postales de importación que incluyó una propuesta de modelo flexible. Se avanza con mayor información en la lámina correspondiente.

I. Mejoras en el Sistema Exporta Fácil (principales resultados)



BRASIL

- > Más de **120 mil exportaciones** por la vía postal por **US\$ 2.052 millones**
- > Cerca de **11 mil empresas** utilizaron el servicio (lo que representó un **aumento del 15% en la base de empresas exportadoras**).
- > **Principales productos:** textiles (en número) y artículos de joyería y metales preciosos (en valor)
- > Exportaciones a 140 países.



COLOMBIA

- > Exportaciones realizadas por un valor declarado de **US\$ 1.109.895**
- > **Principales productos :** confecciones, productos biológicos y naturales, tambor metálico, artículos en neumático, bolsos y carteras de cuero.
- > **5 principales destinos:** Estados Unidos (43%), España (6%), Australia (6%), Francia (5%), Japón (4%).

96

Las mejoras constantes implementadas en el sistema exporta fácil han potenciado el impacto del proyecto. En esta lámina y las siguientes se presentan algunos de los principales resultados. Estos datos deben ser considerados en función de aspectos relevantes como pueden ser las particularidades demográficas y geográficas de cada país, el nivel de sus exportaciones y la madurez del proyecto.

BRASIL - desde 1999 (año de lanzamiento del Exporta Fácil) a julio de 2013

COLOMBIA - desde noviembre de 2009 (lanzamiento piloto del Exporta Fácil) a agosto de 2013

I. Mejoras en el Sistema Exporta Fácil (principales resultados)



exporta fácil

ECUADOR

- > 17.338 exportaciones por un valor FOB de US\$ 2.099.332
- > 329 MIPyMEs y artesanos han utilizado el servicio Exporta Fácil desde su nacimiento.
- > **Principales productos:** tablas de surf, bicicletas de bambú, paneles acústicos, herbassal, sombreros, palmitos, plátanos, flores disecadas.
- > 5 **principales destinos:** Estados Unidos (46%), Canadá (16%), otros (12%), Australia (8%), España (7%).



ExportaFácil

PERU

- > 30.442 declaraciones de aduana por un valor FOB de US\$ 11.298.672
- > 582 empresas han utilizado el servicio Exporta Fácil de enero a agosto de 2013; 811 empresas en 2012; 1.077 en 2011; 840 en 2010; y 724 en 2009.
- > **Principales productos:** bijouterie, joyería de plata, suplementos alimenticios que contengan mezclas o extractos vegetales, juguetes que representen animales/seres no humanos, prendas para bebé de punto de algodón.
- > 5 **principales destinos:** Estados Unidos (38%), Australia (10%); Reino Unido (8%), Canadá (4%), Francia (4%)

97

ECUADOR - desde el IV trimestre de 2011 (fecha de lanzamiento del Exporta Fácil) a agosto de 2013

PERU - desde julio de 2007 (fecha de lanzamiento del Exporta Fácil) a diciembre de 2012

I. Mejoras en el Sistema Exporta Fácil (principales resultados)



URUGUAY

- > 459 exportaciones por un FOB de US\$ 287.444
- > 58 exportadores han utilizado el servicio Exporta Fácil desde su lanzamiento.
- > **Principales productos:** artesanías; prendas de lana e hilados; libros; piedras amatistas.
- > **5 principales destinos:** Europa (30%); resto del mundo (20%); Estados Unidos (18%); MERCOSUR Ampliado (17%); Resto de América (7%).

98

URUGUAY - desde marzo de 2009 (fecha de lanzamiento del Exporta Fácil) a agosto de 2013

II. Visita de Monitoreo a Colombia



Objetivo:

- > Verificar los avances del Proyecto de Exportación Simplificada por Envíos Postales - “Exporta Fácil Colombia”

Principales resultados alcanzados

- > **reposicionar el proyecto** bajo la nueva coordinación.
- > sensibilizar nuevamente a todas **las instituciones involucradas**.
- > fomentar el **diálogo interinstitucional**.
- > rescatar los **planes de acción** elaborados durante la implementación del proyecto.

99

Visita de monitoreo, 1 al 4 de julio de 2013, Bogotá

OBJETIVO: verificar los avances del Proyecto de Exportación Simplificada por Envíos Postales, llamado “Exporta Fácil Colombia”, cuya implantación a nivel nacional tuvo lugar a mediados de 2010. La visita tuvo como reto verificar si los objetivos del proyecto se están alcanzando, retroalimentar el proceso y hacer propuestas de ajustes con vistas a la mejora continua del servicio implantado.

Los principales resultados alcanzados fueron: rescatar el proceso que había quedado prácticamente paralizado a raíz del cambio de entidad coordinadora del proyecto, sensibilizar nuevamente a las instituciones involucradas, fomentar el diálogo interinstitucional y promover el renacimiento del Exporta Fácil Colombia, ahora bajo la coordinación del Ministerio de Comercio en conjunto con todas las demás instituciones participantes (4-72, DIAN, PROEXPORT, DNP, Ministerio de Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones)

Se destacó la importancia de que todas las instituciones revisen con detalle la información y planes de acción preparados para el proyecto por el equipo que realizó la cooperación técnica y que datan del año 2010, en los cuales se presentan los puntos claves que deberían ser abordados para mejorar el servicio.

Finalmente, se resaltó la importancia de conformar un equipo de trabajo interinstitucional

permanente para el proyecto en el cual se logre sinergia con las herramientas que cada institución maneja actualmente en pos de la inserción del pequeño y mediano empresario colombiano en el mercado internacional.

III. GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales

Estudio de relevamiento de mejores prácticas en procesos aduaneros postales de importación

PRESENTACIÓN Y CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

- > Presentación de los principales problemas del procesos postales aduaneros de importación.
- > Presentación de las directrices para desarrollar un **mapeo** de los **procesos de importación por vía postal** en cada uno de los países.
- > Presentación de una propuesta de **modelo flexible de proceso simplificado** de importación con cuatro módulos de implementación: **institucional, operacional, tecnológico** y de **mercado**, y sus variables relevante.

100

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

El estudio constituye una herramienta que permite a los países contar con las directrices para desarrollar un mapeo de sus procesos de importación por vía postal y establecer un plan de acción a nivel nacional.

Incluye una propuesta de modelo flexible de proceso simplificado de importación y para el cual se describen sus componentes, sus módulos institucional, operacional, tecnológico y de mercado de implantación, las variables relevantes, así como los caminos para la sostenibilidad. Cabe destacar que cada país interesado podría iniciar la implantación de los módulos según sus características y necesidades particulares.

El estudio presenta cerca de 15 recomendaciones de líneas estratégicas, como por ejemplo, la elaboración de un plan de acción con base en los intercambios de mercado (corredores de tráfico) para la formalización de acuerdos bilaterales para intercambio de datos y, principalmente, la formación de comités nacionales y regionales entre correos y aduanas, considerando los intereses de las partes y criterios de sostenibilidad. La creación del Comité Correos/Aduanas es el punto de partida fundamental.

Para el éxito de la implementación de las medidas propuestas en el estudio, es necesario que futuros usuarios y las distintas instituciones de los países involucrados participen activamente en la elaboración, a fin de asegurarse que sus orientaciones satisfagan plenamente sus requerimientos. Un trabajo conjunto y canales de comunicación abiertos en este sentido, constituirán, sin duda alguna, en un valioso aporte a los debates técnicos,

reducirá el plazo entre la elaboración y la aplicación, asegurará que las acciones adoptadas reflejen con mayor precisión las necesidades de los usuarios y contribuirá a revelar la visión unificada y más completa de las operaciones de importación.

ACCIONES A LLEVAR A CABO A RAIZ DEL ESTUDIO

En el GTE de septiembre de 2013, se acordó un conjunto de acciones prioritarias, seleccionadas en el contexto del estudio presentado así como un conjunto de otras actividades que servirán como base para la definición de futuros trabajos. El listado de estas acciones se encuentra como Anexo 12 de las notas del GTE.

En función de las acciones definidas y de los lineamientos propuestos en el estudio, se acordó que cada país elaborará un plan de trabajo nacional que deberá contemplar las actividades consideradas como prioritarias y adicionalmente incluirá otras actividades que crean necesario ser desarrolladas a partir de las realidades locales. Asimismo, el plan de trabajo nacional incorporará las acciones relacionadas a la mejora del servicio Exporta Fácil.

III. GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales

Estudio de relevamiento de mejores prácticas en procesos aduaneros postales de importación

PRINCIPALES ACCIONES RELACIONADAS CON EL ESTUDIO EN LOS PAÍSES

- > Discusión de las recomendaciones de líneas estratégicas del estudio presentado en el GTE
- > Definición de las acciones prioritarias para desarrollo por los países:
 - formalizar el comité de contacto correos - aduanas.
 - mapear los procesos postales y aduaneros de importación.
 - implementar un **sistema de captura de datos postales y aduaneros** para el intercambio electrónico.

101

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

El estudio constituye una herramienta que permite a los países contar con las directrices para desarrollar un mapeo de sus procesos de importación por vía postal y establecer un plan de acción a nivel nacional.

Incluye una propuesta de modelo flexible de proceso simplificado de importación y para el cual se describen sus componentes, sus módulos institucional, operacional, tecnológico y de mercado de implantación, las variables relevantes, así como los caminos para la sostenibilidad. Cabe destacar que cada país interesado podría iniciar la implantación de los módulos según sus características y necesidades particulares.

El estudio presenta cerca de 15 recomendaciones de líneas estratégicas, como por ejemplo, la elaboración de un plan de acción con base en los intercambios de mercado (corredores de tráfico) para la formalización de acuerdos bilaterales para intercambio de datos y, principalmente, la formación de comités nacionales y regionales entre correos y aduanas, considerando los intereses de las partes y criterios de sostenibilidad. La creación del Comité Correos/Aduanas es el punto de partida fundamental.

Para el éxito de la implementación de las medidas propuestas en el estudio, es necesario que futuros usuarios y las distintas instituciones de los países involucrados participen activamente en la elaboración, a fin de asegurarse que sus orientaciones satisfagan plenamente sus requerimientos. Un trabajo conjunto y canales de comunicación abiertos en este sentido, constituirán, sin duda alguna, en un valioso aporte a los debates técnicos,

reducirá el plazo entre la elaboración y la aplicación, asegurará que las acciones adoptadas reflejen con mayor precisión las necesidades de los usuarios y contribuirá a revelar la visión unificada y más completa de las operaciones de importación.

ACCIONES A LLEVAR A CABO A RAIZ DEL ESTUDIO

En el GTE de septiembre de 2013, se acordó un conjunto de acciones prioritarias, seleccionadas en el contexto del estudio presentado así como un conjunto de otras actividades que servirán como base para la definición de futuros trabajos. El listado de estas acciones se encuentra como Anexo 12 de las notas del GTE.

En función de las acciones definidas y de los lineamientos propuestos en el estudio, se acordó que cada país elaborará un plan de trabajo nacional que deberá contemplar las actividades consideradas como prioritarias y adicionalmente incluirá otras actividades que crean necesario ser desarrolladas a partir de las realidades locales. Asimismo, el plan de trabajo nacional incorporará las acciones relacionadas a la mejora del servicio Exporta Fácil.

III. GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales

PRINCIPALES RESULTADOS

PROPUESTA DE PLAN DE TRABAJO REGIONAL PARA 2014

- > Visitas de diagnóstico de las condiciones del desarrollo del Exporta Fácil
- > Visitas de monitoreo en los países con Exporta Fácil
- > Realización del GTE en 2014

PLANES DE TRABAJO NACIONALES

- > Mejora del sistema Exporta Fácil
- > Acciones para la simplificación de procesos aduaneros postales de importación
 - Presentación del planes nacionales por cada país para 2014 hasta 13 de diciembre.

102

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

El estudio constituye una herramienta que permite a los países contar con las directrices para desarrollar un mapeo de sus procesos de importación por vía postal y establecer un plan de acción a nivel nacional.

Incluye una propuesta de modelo flexible de proceso simplificado de importación y para el cual se describen sus componentes, sus módulos institucional, operacional, tecnológico y de mercado de implantación, las variables relevantes, así como los caminos para la sostenibilidad. Cabe destacar que cada país interesado podría iniciar la implantación de los módulos según sus características y necesidades particulares.

El estudio presenta cerca de 15 recomendaciones de líneas estratégicas, como por ejemplo, la elaboración de un plan de acción con base en los intercambios de mercado (corredores de tráfico) para la formalización de acuerdos bilaterales para intercambio de datos y, principalmente, la formación de comités nacionales y regionales entre correos y aduanas, considerando los intereses de las partes y criterios de sostenibilidad. La creación del Comité Correos/Aduanas es el punto de partida fundamental.

Para el éxito de la implementación de las medidas propuestas en el estudio, es necesario que futuros usuarios y las distintas instituciones de los países involucrados participen activamente en la elaboración, a fin de asegurarse que sus orientaciones satisfagan plenamente sus requerimientos. Un trabajo conjunto y canales de comunicación abiertos en este sentido, constituirán, sin duda alguna, en un valioso aporte a los debates técnicos,

reducirá el plazo entre la elaboración y la aplicación, asegurará que las acciones adoptadas reflejen con mayor precisión las necesidades de los usuarios y contribuirá a revelar la visión unificada y más completa de las operaciones de importación.

ACCIONES A LLEVAR A CABO A RAIZ DEL ESTUDIO

En el GTE de septiembre de 2013, se acordó un conjunto de acciones prioritarias, seleccionadas en el contexto del estudio presentado así como un conjunto de otras actividades que servirán como base para la definición de futuros trabajos. El listado de estas acciones se encuentra como Anexo 12 de las notas del GTE.

En función de las acciones definidas y de los lineamientos propuestos en el estudio, se acordó que cada país elaborará un plan de trabajo nacional que deberá contemplar las actividades consideradas como prioritarias y adicionalmente incluirá otras actividades que crean necesario ser desarrolladas a partir de las realidades locales. Asimismo, el plan de trabajo nacional incorporará las acciones relacionadas a la mejora del servicio Exporta Fácil.

**Correlación con las actividades de la Unión Postal
Universal (UPU) y con la Organización Mundial de las
Aduanas (OMA)**

UPU

**CONSEJO DE
OPERACIONES
POSTALES**

**CONSEJO DE
ADMINISTRACIÓN**

**COMISIÓN 4
Cooperación
para Desarrollo**

**COMISIÓN 2
Desarrollo de
Mercado**

**GRUPO DE DESARROLLO DE
NEGÓCIOS PARA MIPYMES**



Para construir este proceso, algunos actores serán muy importantes

La UPU y la Unión restringidas, como la UPAEP, podrán apoyar a los países en las cooperaciones técnicas.

El Brasil como proveedor de conocimientos y de expertos sobre el tema para apoyar la construcción del modelo de apoyo técnico a los países.

Las entidades de fomento que serán importantes para apoyar financieramente el proyecto en los países.

III. Estudio de relevamiento de mejores prácticas en procesos aduaneros postales de importación

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

- > Presenta directrices para desarrollar un **mapeo** de los **procesos de importación por vía postal** en cada uno de los países.
- > Incluye una propuesta de **modelo flexible de proceso simplificado** de importación.
- > Esta propuesta contempla cuatro módulos de implementación: **institucional, operacional, tecnológico** y de **mercado**, y sus variables relevante.

PRINCIPALES ACCIONES RELACIONADAS CON EL ESTUDIO EN CADA UNO DE LOS PAÍSES

- > Formalizar el Comité de Contacto **Correos - Aduanas**.
- > **Mapear** los procesos postales y aduaneros.
- > Implementar un **sistema de captura de datos** para el intercambio electrónico.

105

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

El estudio constituye una herramienta que permite a los países contar con las directrices para desarrollar un mapeo de sus procesos de importación por vía postal y establecer un plan de acción a nivel nacional.

Incluye una propuesta de modelo flexible de proceso simplificado de importación y para el cual se describen sus componentes, sus módulos institucional, operacional, tecnológico y de mercado de implantación, las variables relevantes, así como los caminos para la sostenibilidad. Cabe destacar que cada país interesado podría iniciar la implantación de los módulos según sus características y necesidades particulares.

El estudio presenta cerca de 15 recomendaciones de líneas estratégicas, como por ejemplo, la elaboración de un plan de acción con base en los intercambios de mercado (corredores de tráfico) para la formalización de acuerdos bilaterales para intercambio de datos y, principalmente, la formación de comités nacionales y regionales entre correos y aduanas, considerando los intereses de las partes y criterios de sostenibilidad. La creación del Comité Correos/Aduanas es el punto de partida fundamental.

Para el éxito de la implementación de las medidas propuestas en el estudio, es necesario que futuros usuarios y las distintas instituciones de los países involucrados participen activamente en la elaboración, a fin de asegurarse que sus orientaciones satisfagan plenamente sus requerimientos. Un trabajo conjunto y canales de comunicación abiertos

en este sentido, constituirán, sin duda alguna, en un valioso aporte a los debates técnicos, reducirá el plazo entre la elaboración y la aplicación, asegurará que las acciones adoptadas reflejen con mayor precisión las necesidades de los usuarios y contribuirá a revelar la visión unificada y más completa de las operaciones de importación.

ACCIONES A LLEVAR A CABO A RAIZ DEL ESTUDIO

En el GTE de septiembre de 2013, se acordó un conjunto de acciones prioritarias, seleccionadas en el contexto del estudio presentado así como un conjunto de otras actividades que servirán como base para la definición de futuros trabajos. El listado de estas acciones se encuentra como Anexo 12 de las notas del GTE.

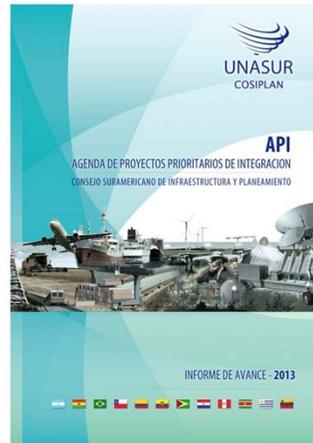
En función de las acciones definidas y de los lineamientos propuestos en el estudio, se acordó que cada país elaborará un plan de trabajo nacional que deberá contemplar las actividades consideradas como prioritarias y adicionalmente incluirá otras actividades que crean necesario ser desarrolladas a partir de las realidades locales. Asimismo, el plan de trabajo nacional incorporará las acciones relacionadas a la mejora del servicio Exporta Fácil.

Publicaciones

- > Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2013



- > Informe de Avance de la API 2013



Documentos Técnicos

- > Visión Estratégica de Eje del Amazonas

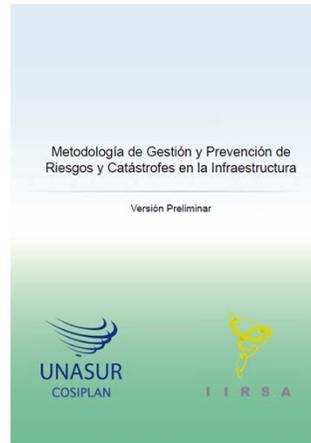


Documentos Técnicos

- > Lineamientos conceptuales para la formulación de los PTI

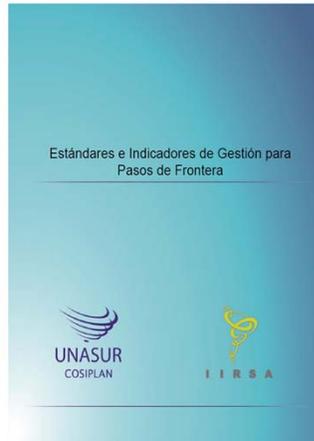


- > Metodología de Gestión y Prevención de Riesgos y Catástrofes en la Infraestructura



Documentos Técnicos

- > Estándares e Indicadores de Gestión para Pasos de Frontera



- > Relevamiento de mejores prácticas en procesos aduaneros postales de importación



Calendario de Reuniones Realizadas en 2013

Fecha	Lugar	Actividad
20 y 21 de marzo	Rio de Janeiro	GTE del Eje del Amazonas
9 de abril	Buenos Aires	GTE sobre PTIs
10 de abril	Buenos Aires	GTE sobre SIG y Cartografía
11 de abril	Buenos Aires	GTE sobre Pasos de Frontera
7 y 9 de mayo	Montevideo	GTE de los 9 EIDs para Actualización de Cartera
25 de junio	Lima	XXII Reunión de Coordinadores Nacionales
13 de agosto	Videoconferencia	GTE sobre SIG y Cartografía
27 y 28 de agosto	Rio de Janeiro	GTE sobre la API y el SMP

Calendario de Reuniones Realizadas en 2013

Fecha	Lugar	Actividad
24 de septiembre	Santiago de Chile	GTE sobre la Metodología EASE
25 de septiembre	Santiago de Chile	GTE sobre Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes
27 de septiembre	Santiago de Chile	GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales
16 de octubre	Buenos Aires	GTE sobre SIG y Cartografía
19 de noviembre	Videoconferencia	GTE sobre SIG y Cartografía
27 de noviembre	Santiago de Chile	XXIII Reunión de Coordinadores Nacionales