



COSIPLAN

Presidencia Pro Tempore
Perú 2012 - 2013

Programas Territoriales de Integración – PTIs

Lineamientos conceptuales para su formulación

Rinaldo Barcia Fonseca
Mayo 2013

Índice

Resumen Ejecutivo	3
Introducción	4
Antecedentes	4
1. El concepto de PTI	6
2. Herramientas y metodologías de planificación territorial	7
Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg).....	7
Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE).....	7
3. Identificación de problemas, dificultades y oportunidades que podrían ser tratados por acciones de un PTI.....	8
Los resultados de la aplicación de la Metodología de IPrLg.....	8
Los resultados de la aplicación de la Metodología de EASE.....	9
Componiendo las acciones de un PTI.....	9
Simplificación de la aplicación de las metodologías y trabajo conjunto de los equipos nacionales	10
4. Área de influencia de un proyecto API y área de acción de un PTI.....	12
Observaciones de EASE sobre el área de influencia	12
La importancia de la cooperación transfronteriza	13
5. La organización de la gestión y del desarrollo de las acciones de un PTI	14
6. Los plazos para estructurar las acciones de un PTI y para obtener los resultados esperados ..	15
7. Un sistema de monitoreo para acompañar el desarrollo de los PTIs	15
8. Síntesis: Los principales pasos necesarios para estructurar un PTI y la presentación formal de un PTI.....	16
Anexo 1 - Acciones complementarias a los proyectos API – Declaración de los países	18
Anexo 2 - Metodología de Integración Productiva y Logística	22
Anexo 3 - Sinopsis de la Metodología EASE - IIRSA	24
Anexo 4 - EASE - Contenidos de la estrategia para abordar las oportunidades y los riesgos	26
Anexo 5 - La cooperación intermunicipal transfronteriza: experiencias sudamericanas	29

Resumen Ejecutivo

Este documento, elaborado con la colaboración de las Coordinaciones Nacionales de IIRSA, tiene el propósito de presentar un conjunto de elementos que permitan elaborar una propuesta de guía sencilla y objetiva que los países puedan utilizar para estructurar los PTI manteniendo en ellos la máxima uniformidad en su presentación formal y principalmente en la organización de su contenido.

Los temas tratados son organizados alrededor de los siguientes ítems:

1. El concepto de PTI, donde se presenta las características y el objetivo estratégico de un PTI;
2. Las herramientas de planificación desarrolladas en el marco de IIRSA, donde son destacados los aspectos de las metodologías de análisis del potencial de integración productiva y de evaluación ambiental y social, que pueden interesar en los procesos de estructuración de un PTI;
3. La identificación de problemas, dificultades y oportunidades que podrían ser tratados por acciones de política pública constituyentes de un PTI, donde se muestra como los resultados de la aplicación de metodologías IIRSA pueden lanzar luz en el proceso de determinación de las acciones de un PTI;
4. El área de influencia de un proyecto API y el área de acción de un PTI, donde se destaca los cuidados necesarios para definir un área de acción de los PTI con dimensión y complejidad adecuadas que faciliten la obtención de resultados por el Programa;
5. La organización de la gestión y del desarrollo de las acciones de un PTI, donde se trata de la necesaria concertación entre diferentes niveles de gobierno y de las posibles alianzas con otros agentes que operan en el territorio para diseñar y ejecutar las acciones del PTI;
6. Los plazos para estructurar las acciones de un PTI y para obtener los resultados esperados donde se comenta sobre la necesidad de obtener resultados de las acciones de un PTI en tiempos adecuados y la organización de los tiempos de trabajo para esto;
7. El monitoreo del desarrollo de los PTIs, donde se plantea la necesidad de, inicialmente, crear un sistema de monitoreo sencillo, con capacidad suficiente para producir informes periódicos sobre el andamiento del PTI.

En una última sección, el documento ofrece una síntesis de los principales pasos necesarios para estructurar un PTI y presenta una estructura formal básica a utilizar para presentar el PTI en los procesos de discusión y divulgación.

Son utilizados, también, cinco anexos que detallan consideraciones realizadas en el cuerpo del texto.

Introducción

Uno de los objetivos específicos previsto en el Plan de Acción Estratégico del COSIPLAN (PAE)¹ consiste en diseñar estrategias regionales de planeamiento para el desarrollo de infraestructura. Una de las acciones concretas a realizar para dar cumplimiento a este objetivo es definir una metodología para la creación de PTIs que complementen los proyectos de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)

Este documento, elaborado con la colaboración de las Coordinaciones Nacionales de IIRSA, tiene el propósito de presentar un conjunto de elementos que permitan elaborar una propuesta de guía sencilla y objetiva que los países puedan utilizar para estructurar los PTI manteniendo en ellos la máxima uniformidad en su presentación formal y principalmente en la organización de su contenido.

Antecedentes

Como se mencionó, el PAE prevé la definición de una metodología y la creación de PTIs que complementen los proyectos de la API en materia regulatoria y de planificación territorial. La infraestructura, la adecuada regulación normativa de los servicios y la gestión del territorio constituirán, en conjunto, un programa de acción orientado a la integración regional y el desarrollo.

El documento de la API², aprobado por los Ministros del COSIPLAN en noviembre de 2011, hace un análisis un poco más detallado sobre el concepto de los PTI: “La Agenda reconoce la necesidad de avanzar sobre otros aspectos de la planificación territorial, con el propósito de optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, y mejorar los impactos locales de la infraestructura. Con este fin, se introduce el concepto de Programas Territoriales de Integración (PTI) que consiste en identificar e implementar acciones complementarias a los proyectos de la API en materia regulatoria y de planificación territorial. Los estudios técnicos y las herramientas metodológicas desarrolladas por IIRSA servirán de referencia para la elaboración de estos programas”.

Con el objetivo de avanzar en esta materia, en el plan de trabajo de la Iniciativa IIRSA de los años 2012 y 2013 se iniciaron tareas orientadas a definir los lineamientos generales para el desarrollo y posterior aplicación de PTIs a proyectos de la API. 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 este documento. Estos dos casos de estudio fueron presentados y discutidos en la reunión del GTE sobre Programas Territoriales de Integración, realizada el 9 de abril de 2013 en Buenos Aires³.

¹ Plan de Acción Estratégico 2012-2012 (PAE), COSIPLAN, Noviembre 2011

² Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración – API, COSIPLAN, Noviembre 2011

³ Las presentaciones de estos proyectos corresponden a los Anexos 4 y 5 del GTE en <http://www.iirsa.org/Event/Detail?id=216>

El presente documento avanza sobre los temas abajo indicados que necesariamente tendrán que ser considerados en la definición y estructuración de un PTI. Así, en las secciones siguientes, se trata de cada uno de estos temas para destacar características, posibilidades o condiciones que es conveniente observar en el proceso de formulación de un Programa.

1. El concepto de PTI (sus características y definición de su objetivo estratégico)
2. Las herramientas de planificación desarrolladas en el marco de IIRSA pueden ser utilizadas en la estructuración de un PTI
3. La identificación de problemas, dificultades y oportunidades que podrían ser tratados por acciones de política pública constituyentes de un PTI
4. El área de influencia de un proyecto API y el área de acción de un PTI
5. La organización de la gestión y del desarrollo de las acciones de un PTI
6. Los plazos para estructurar las acciones de un PTI y para obtener los resultados esperados
7. El monitoreo del desarrollo de los PTIs

Una última sección del documento ofrece una síntesis de los principales pasos necesarios para estructurar un PTI y presenta una estructura formal básica a utilizar para presentar el PTI en los procesos de discusión y divulgación.

1. El concepto de PTI

El concepto de PTI que propone este documento es el de un programa constituido por un conjunto de acciones, identificadas como complementarias a los proyectos API, y que están orientadas a potenciar los efectos favorables asociados a la implantación o mejoramiento de la infraestructura, y a mitigar o reducir los obstáculos que impiden el aprovechamiento pleno de los beneficios derivados de tales proyectos. Los PTI resultan así complementarios de los proyectos API por cuanto su área de influencia y los impactos tomados en consideración exceden a los que se incluyen en la evaluación estándar de tales proyectos. En general, los efectos a los que se alude son externalidades ambientales e impactos sociales y económicos. Es importante destacar que un atributo esencial de los PTI es el hecho que se encuentran orientados a la acción y a la obtención de resultados, lo cual implica que el mismo está conformado por sub-acciones o proyectos, según se explica más adelante⁴.

Tomadas aisladamente, las acciones que constituyen un PTI pueden tratar de diferentes temas, pueden contener diferentes propósitos y pueden ser desarrolladas en diferentes tiempos. Sin embargo, es deseable que el conjunto de acciones esté direccionado a un objetivo general claramente definido. Dicho de otra manera, en la selección de las acciones que conformarán el PTI, es necesario velar por no obtener una colección de pequeños proyectos parciales e independientes, sino que se trata de reunir un conjunto de acciones articuladas y orientadas al objetivo estratégico que se busca alcanzar con ese PTI.

Sobre esto, es importante resaltar que para cada uno de los Grupos de Proyecto fueron definidas funciones estratégicas que trataban de aclarar las funciones primordiales que se desea alcanzar con el conjunto de proyectos que componen cada GP. Estas funciones estratégicas, con posibles adaptaciones, se aplican también a los proyectos API (principalmente si son proyectos ancla de un GP) y también a los PTI. Esta función estratégica es lo que congrega, lo que une, lo que junta los proyectos complementarios al proyecto API y las otras acciones presentes en el PTI.

Es necesario recordar también que la selección de los treinta y un proyectos API fue realizada sobre la base de cuatro criterios. El cuarto criterio introduce el concepto de Programas Territoriales de Integración, reconociendo la necesidad de avanzar sobre la identificación de acciones complementarias a la implementación de infraestructura en los proyectos de la API que así lo requieran. Un expresivo número de países identificó, en general de manera amplia, las posibles acciones complementarias que podrían acoplarse a los proyectos API. Estas acciones, reproducidas en el Anexo1, pueden, también, ser utilizadas para indicar el sentido estratégico general a ser atribuido a un PTI.

⁴ Este entendimiento está basado en una sencilla jerarquía de los conceptos de planificación “plan – programa – proyecto”. Un plan (indicativo, estratégico) contiene directrices amplias que nos indican principios y finalidades de acciones elegidas para cumplir determinados objetivos. Los programas son derivados de un plan. En un programa se elaboran más precisamente las acciones y medidas que deberán ser ejecutadas para cumplir con el plan. Los proyectos tienen carácter ejecutivo y definen los ejecutores y como, cuando, donde y con qué medios deberán actuar.

2. Herramientas y metodologías de planificación territorial

Para estructurar un programa de acción con las características que se quiere dar a un PTI se pueden utilizar dos herramientas de análisis desarrolladas y aplicadas en el marco de IIRSA y, por lo tanto, de amplio conocimiento de los países sudamericanos.

Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg)

Esta metodología organizó los pasos y actividades necesarias para evaluar cómo y en qué medida la mayor integración física entre los países podría mejorar la integración productiva entre ellos y, por fuerza de la mayor circulación de bienes, podría llevar al desarrollo de la logística en el área de influencia de los Grupos de Proyectos IIRSA. El Anexo 2 presenta un resumen de los principales aspectos de esta metodología.

Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)

La metodología EASE, a su vez, se basó en la identificación de los principales factores estratégicos, de carácter ambiental y social, que pueden constituirse en limitantes, restricciones, factores de riesgos, potencialidades y oportunidades para alcanzar el desarrollo sostenible del territorio afectado por los Grupos de Proyectos IIRSA. Es una metodología de planificación de gestión del territorio circundante al Grupo de Proyectos.

En ella, dos particularidades pueden interesar más inmediatamente al proceso de estructuración de un PTI. La primera es que EASE usa el concepto de planificación concurrente a partir del cual se puede analizar cómo los planes de desarrollo y los programas y acciones definidas en diferentes niveles de la administración pública se aplican o pueden aplicarse efectivamente en el territorio. Planteado de otra manera, los planes y programas pueden existir pero cuando son aplicados en el territorio, puede no haber coordinación entre las acciones desarrolladas por ellos. Si se combinan mejor estas acciones al ser aplicadas, se podría elevar la eficacia de la acción pública. Por esto es necesario analizar cómo podrían incorporarse los planes, programas y acciones de desarrollo definidos por los gobiernos nacionales en el área de acción del PTI y combinarse mejor en ese territorio específico.

La otra particularidad es que EASE destaca la importancia y las ventajas de activar las fuerzas locales presentes en los territorios con el objetivo de sacar mayor provecho de los Grupos de Proyecto en términos de desarrollo local. La efectividad de la acción pública en el nivel local puede aumentar cuando se involucran, de manera adecuada, instituciones locales en la ejecución de las acciones y, eventualmente, cuando se pueda involucrarlas en la misma definición de estas acciones. Esta participación es, en verdad, la esencia de la idea de planificación territorial, basada en el principio de valorizar las potencialidades regionales. El Anexo 3 resume los objetivos, componentes y fases de la aplicación de esta metodología.

3. Identificación de problemas, dificultades y oportunidades que podrían ser tratados por acciones de un PTI

Dada la multiplicidad de situaciones y la presencia de diferentes realidades económicas, sociales y ambientes en el entorno de los proyectos API, es evidentemente imposible enunciar aquí un listado de ejemplos de problemas y dificultades que podrían ameritar alguna acción de los países y que podrían, por lo tanto, formar parte de un PTI. Sin embargo, la apreciación de una parte de los resultados de la aplicación de la metodología de análisis de integración productiva ilustra cómo la marcha de los procesos de integración productiva hacia estadios superiores de desarrollo, puede ser negativamente afectada por la presencia de problemas, trabas y dificultades cuya eliminación o mitigación puede ser objeto de un PTI. De la misma manera, los resultados de una aplicación de la metodología EASE muestran un conjunto de acciones de carácter social y ambiental que constituyen buenos ejemplos de algunos tipos de acciones que pueden ser consideradas en un PTI. Estas experiencias nos proporcionan material para algunas sugerencias al respecto.

Los resultados de la aplicación de la Metodología de IPrLg

En la evaluación de sus trabajos sobre análisis del potencial de integración productiva, IIRSA expresó en los siguientes términos los problemas que tienen que ser encarados, más allá de la mejora de la infraestructura, para el desarrollo del área de influencia de los Grupos de Proyecto: “La infraestructura es solamente un medio que, aunque importante, puede no ser capaz por sí sola de iniciar o potenciar el proceso de desarrollo de una área geográfica cualquiera (...). Por esto, la relación infraestructura-integración productiva no necesariamente es directa, es, eventualmente, mediatizada y complicada por la presencia de otros factores y circunstancias que interfieren o interferirán en el futuro en los procesos de construcción y avance de la integración, estimulándolos o entorpeciéndolos”⁵.

En las aplicaciones de la metodología fue posible identificar, por ejemplo, dificultades para la circulación de camiones entre dos países, debidas a la presencia en uno de ellos de normas restrictivas para la circulación de vehículos con más de un remolque, o la presencia de regulaciones, en otro país, que permiten únicamente la circulación de camiones con patente nacional; la imposibilidad de venta (o, más sencillamente, imposibilidad de tránsito en el país) de productos producidos en otro país que no cumplen las normas exigidas para ingresar en el país importador (reglas sanitarias cobradas por las autoridades aduaneras del país, por ejemplo, o normas establecidas por los compradores del otro país, como exigencia de formas particulares de acondicionamiento o embalaje de los productos o exigencia de características de tamaño y calidad del producto) o necesidad de reconocimiento mutuo de normas técnicas; problemas de acceso a la infraestructura principal por deficiencia en los caminos secundarios. En algunos casos fue posible identificar también posibilidades de inversión privada para producir bienes o servicios que podrían respaldar el proceso de integración productiva y facilitar la reducción de los costos de producción y de transporte.

⁵ Esta metodología fue aplicada a cuatro grupos de proyectos: Grupo 3 del Eje Capricornio (Grupo Asunción-Paranaguá); Grupo 5 del Eje Interoceánico Central (Grupo Conexiones del Eje al Pacífico); Grupo 5 del Eje Andino (Grupo Conexión Colombia-Ecuador-Perú); Grupo 4 del Eje MERCOSUR-Chile (Grupo Coquimbo (Chile)-Región Centro de Argentina-Paysandú (Uruguay). Ver IIRSA. Resultados y Experiencias en la Aplicación de la Metodología de Análisis de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado de Proyectos IIRSA, p. 15.

Generalizando, a partir de estos pocos y sencillos ejemplos, las dificultades para la ampliación del comercio, que tendría que ser facilitado por la presencia de la nueva infraestructura, pueden ser generadas por reglas que son reconocidas y exigidas internacionalmente y es necesario cumplirlas para que el producto transite entre dos países; por reglas, normas y prácticas establecidas por el comprador, y los vendedores, si quieren participar de este mercado, tienen que adaptarse; por problemas de calidad o problemas de presentación y embalaje de los productos, que dificultan o impiden la exportación; por insuficiencia de la infraestructura secundaria. Estas dificultades son ejemplos muy concretos de circunstancias que impiden la producción de efectos positivos de la infraestructura sobre su entorno y se puede suponer que son tratables por acciones de un PTI en diferentes áreas, que van desde la implementación de infraestructura secundaria hasta la negociación (o la adaptación de los productores nacionales) para modificaciones en las reglas, normas o prácticas establecidas en un país, que contribuyen a trabar la marcha del comercio.

Los resultados de la aplicación de la Metodología de EASE

La metodología EASE, a su vez, fue aplicada al Grupo de Proyectos 2 del Eje del Sur (Circuito Turístico Binacional en la Zona de Los Lagos, en el sur de Argentina y Chile). Los estudios llevados a cabo han tenido como objetivo general efectuar un análisis y la evaluación de las consecuencias ambientales y sociales derivadas de la ejecución de los proyectos del Grupo 2, y proponer estrategias y recomendaciones que permitan aprovechar las oportunidades y reducir los riesgos consecuentes de su ejecución.

Fue construido un escenario meta cuyo contenido revela el comportamiento deseado para el área de influencia directa e indirecta del Circuito Turístico Binacional y expresa dónde se quiere llegar en términos ambientales y sociales con la ejecución del proyecto. Fueron organizados seis ejes estratégicos y para cada uno de ellos fueron identificadas las correspondientes medidas y acciones de política pública necesarias para llegar a la situación deseada. Los seis ejes estratégicos son: turismo sustentable, infraestructura vial sostenible, sustentabilidad ambiental, sustentabilidad social, sustentabilidad territorial y capacidades institucionales para la sustentabilidad.

En las tablas presentadas en el Anexo 4 son recogidas, para cada uno de los ejes estratégicos, los lineamientos estratégicos y las acciones de política pública identificadas para abordar las oportunidades y los riesgos.

Como se puede percibir, al igual que en los resultados de la aplicación de la metodología de integración productiva, también aquí se tiene una combinación de acciones que combinan necesidades de normalización, de reconocimiento de reglas internacionales, de desarrollo y organización de la infraestructura de transporte, de desarrollo de acciones complementarias al desarrollo de la actividad principal (como programas de saneamiento urbano), de capacitación de personal y de capacitación y organización institucional de los países para prepararlos para cumplir con lo cometido.

Componiendo las acciones de un PTI

Para conectar más directamente esta información con lo que nos interesa aquí (identificación de problemas, dificultades y oportunidades que podrían ser tratados por acciones de un PTI), es necesario considerar que aunque algunas acciones tengan un carácter bastante concreto, ellas son, en su mayoría, generales, lo cual es propio de las recomendaciones de un estudio de

evaluación estratégica. Para transformar estas acciones generales en posibles acciones de un PTI sería necesario desglosarlas en sub-acciones o proyectos más específicos, para darles claramente el carácter de ejecutables, lo cual es deseable para la estructuración de un programa. Esto se aplica también, por supuesto, a los problemas y dificultades identificados en la aplicación de la metodología de análisis de integración productiva y logística, que pueden ser transformadas en acciones de un PTI.

Suponiendo que los Coordinadores Nacionales de IIRSA y sus equipos tengan claramente definidos los objetivos y las acciones necesarias para realizarlos, pueden dedicarse al desarrollo de las otras etapas de la composición de un PTI. Si, al contrario, los países que pretenden estructurar un PTI aún no tienen completamente definidos los problemas que podrían ser tratados por acciones de un PTI, sería interesante analizar la posibilidad de aplicar la Metodología de IPrLg y/o la Metodología de EASE, en una forma simplificada, como se verá más adelante. Estas metodologías, como se ha comentado antes, conducen a la identificación de los límites, dificultades y oportunidades que se presentan en el entorno del proyecto API y permiten extraer de ahí elementos para detallar el objetivo central y definir las acciones del Programa.

Simplificación de la aplicación de las metodologías y trabajo conjunto de los equipos nacionales

El proceso de estructuración de esta etapa del PTI (identificación y selección de acciones) con el concurso directo de las herramientas existentes puede ser basado en una combinación de dos medidas. Primera, simplificar el proceso de aplicación de las Metodologías de IPrLg y EASE, para facilitar y agilizar su ejecución. Segunda, promover un proceso de trabajo conjunto entre las Coordinaciones Nacionales y sus equipos técnicos que llevarían a cabo la aplicación de las metodologías para la identificación de objetivos y acciones y desarrollarían otras tareas necesarias para la constitución del PTI. En caso necesario se puede prever la asistencia técnica externa para apoyar estas actividades.

Para llegar a los mejores procesos de aplicación rápida de las metodologías será necesario analizar el tema de su readecuación con más detenimiento y a la luz de las particularidades de los proyectos API y del PTI a él asociado. Sin embargo, con un propósito únicamente indicativo, es posible simplificar el proceso de aplicación de las metodologías concentrando la atención en las fases y técnicas más próximas de la producción de resultados. En el caso de la metodología de integración productiva se puede considerar la posibilidad de compactar la parte inicial (Etapa 1: Definición y Caracterización del Área de influencia), cuya aplicación consume un tiempo relativamente largo, y avanzar más rápidamente para la identificación de complementariedades productivas con los datos de comercio de la base estadística de INTAL y, en seguida, concentrar la atención en el trabajo de campo y, particularmente, en (i) identificar los sectores productivos cuyo comercio e integración productiva podrían ser aumentados, (ii) identificar los actores principales a entrevistar y (iii) estructurar un sistema de entrevistas con los sectores público y privado para la identificación de posibilidades de incremento del comercio y de la integración productiva, dificultades a ser solucionadas, los mecanismos de política pública a utilizar, etc. Anteriormente al desarrollo del trabajo de campo es posible realizar entrevistas exploratorias (descritas en el Anexo 2, Etapa 2), que permiten establecer una visión preliminar de las características de las cadenas productivas presentes en el área de acción del PTI. En el caso de EASE se puede trabajar, preliminarmente, con la hipótesis de hacer una aplicación compacta que concentraría la atención en la Fase 3 (Consulta y validación en el terreno) y en la Fase 4 (ítem “la definición de estrategias y líneas de acción”). Ver Anexo 3. Se espera que estas aplicaciones rápidas de las dos metodologías

darán, como resultado, la identificación de complementariedades productivas servidas por el proyecto API e indicaciones sobre posibilidades y dificultades para ampliarlas; permitirán la identificación de posibilidades y limitaciones para la expansión del intercambio de bienes; permitirán la identificación de las necesidades y posibilidades de ejecución de acciones de desarrollo social y ambiental que podrían ser aplicadas en el área de acción del PTI. Estos resultados podrán ser usados para definir apropiadas acciones complementarias al proyecto API, las cuales pasarán a formar parte del PTI.

Para consolidar un proceso de trabajo conjunto, serán necesarias reuniones entre las Coordinaciones Nacionales en las cuales se analizarán, por ejemplo, los resultados de los datos de complementariedades productivas, se definirán los sectores productivos a examinar, se determinarán los actores relevantes, se creará el sistema de entrevistas y se analizará sus resultados. Con este trabajo conjunto será posible caminar hasta un nivel que permita a los responsables públicos definir y detallar, progresivamente, los objetivos del PTI y sus acciones, sus tiempos y procesos y las políticas públicas que será más conveniente accionar.

4. Área de influencia de un proyecto API y área de acción de un PTI

Es importante percibir la conveniencia de definir primero los objetivos y acciones del PTI y después su área de acción. Esto se debe a que es probable que diferentes acciones puedan exigir diferentes espacios geográficos para su aplicación. Algunas acciones de un PTI pueden tener una espacialidad típicamente territorial y pueden ser aplicadas sobre territorios más limitados, más precisos y con posible participación de interlocutores locales estratégicos, como es deseable en programas territoriales. Otras acciones pueden no tener este carácter territorial y, por lo tanto, tendrán espacialidades diferentes o, se podría decir, son extra-territoriales. Este es el caso, por ejemplo, de normas o regulaciones que son aplicadas sobre todo el territorio nacional pero tienen una particular incidencia sobre el espacio típicamente territorial del PTI.

Un gran número de los 31 proyectos estructurados de la API ocupan amplias áreas geográficas que, en muchos casos, involucran más de dos países. Si se trata de cubrir con un PTI áreas tan extensas, con diferencias importantes en su constitución y características, se estará claramente frente al riesgo de definir únicamente acciones muy generales para componer el Programa, tornándolo quizás en incapaz de mejorar, como se pretende, el impacto de la infraestructura sobre su entorno.

Para evitar estas consecuencias y tener un programa eficiente, con menos costos y de más fácil ejecución en términos materiales y temporales, será necesario analizar con cuidado la definición del área territorial de incidencia del PTI, de manera de tomar en la debida cuenta la ocurrencia más pronunciada de problemas locales o regionales y estudiar las acciones más convenientes para aplicar en estas áreas.

Observaciones de EASE sobre el área de influencia

Las siguientes observaciones sobre criterios para la definición del área de influencia, contenidas en un informe sobre la experiencia de EASE, ayudan a aclarar este tema:

a. Criterios para la definición del área de influencia. Esta definición requiere de lineamientos claros y reconocibles por todos los miembros del equipo a fin de que se permita alcanzar de forma rápida y efectiva un acuerdo consolidado de trabajo sobre el área de influencia (...). El área de influencia debe ser considerada como el territorio donde: i) se materializa el grupo de proyectos; ii) se presentan los riesgos y oportunidades ambientales y sociales surgidas desde el grupo de proyectos; iii) surgen las interacciones con otras iniciativas o decisiones estratégicas relevantes por su sinergia en el territorio vinculado al grupo de proyectos; iv) existen singularidades ambientales y sociales que deben ser incorporadas al análisis.

b. Áreas de influencia directa e indirecta. La aplicación amerita la definición de dos áreas de influencia: la directa, donde se presenten los riesgos y oportunidades ambientales y sociales, y la indirecta donde se producen sinergias e interacciones con otras iniciativas estratégicas que influyen sobre el área directa.⁶

⁶ IIRSA. Lecciones Aprendidas con la Aplicación de la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico – EASE, p. 11.

El área geográfica cubierta por un PTI podrá ser, por lo tanto, un área más reducida que el área de influencia del proyecto API, donde se desarrollan las acciones que tienen carácter territorial, en el sentido antes indicado (área relativamente menor y participación de las comunidades ahí residentes). Otras acciones consideradas necesarias para solucionar algún problema que dificulta el impacto positivo de la infraestructura sobre su entorno, aunque no sean típicamente territoriales, pueden hacer parte del PTI y pueden ser aplicadas en sinergia o en combinación con las acciones territoriales.

La importancia de la cooperación transfronteriza

Para delimitar el área de influencia, considerando con más propiedad el carácter territorial del programa, es conveniente tomar en consideración las experiencias de cooperación transfronteriza en América del Sur. Además de mostrar las acciones desarrolladas (lo cual también es de interés en esta Guía), estas experiencias aportan elementos y nexos con los proyectos API.

Los casos, mostrados sintéticamente en el Anexo 5, presentan diferentes formas de cooperación en espacios fronterizos, con diferentes objetivos y con la presencia de diferentes organismos nacionales, regionales o locales. El estudio de donde se extrae esta información analiza un ejemplo de cooperación para cada una de cinco formas de cooperación fronteriza:

1. Cooperación entre gobiernos centrales para el desarrollo fronterizo.
2. Cooperación intermunicipal transfronteriza.
3. Cooperación transfronteriza temática.
4. Cooperación transfronteriza en pasos de frontera.
5. Cooperación intermunicipal cotidiana fortalecida por gobiernos nacionales.

5. La organización de la gestión y del desarrollo de las acciones de un PTI

Un PTI puede tener más de un objetivo y cada objetivo puede desdoblarse en un variado número de acciones.

Dependiendo de su carácter, las acciones públicas que componen un PTI pueden ser desarrolladas por el gobierno central, por estratos subnacionales de gobierno o por alianzas del sector público con el sector privado o con ONGs. Así, por ejemplo, mientras la discusión sobre regulación normativa es generalmente un tema de exclusiva competencia del gobierno central, la mejora de los caminos vecinales puede exigir la participación de gobiernos regionales o locales.

Por otro lado, hay acciones que pueden ser mejor diseñadas y desarrolladas si el PTI involucra interlocutores estratégicos presentes en el territorio y busca articularlos en torno de los objetivos del programa. Este es, eventualmente, el caso de las acciones para la capacitación de agricultores para hacerlos capaces de producir acompañando normas, exigencias de calidad o embalaje de productos, que puede ser desarrollada con más eficiencia mediante la construcción de alianzas del sector público con el sector privado y/o con instituciones como cooperativas agrícolas u ONGs específicas que actúan en el territorio de un PTI.

Estas dos situaciones exigen la construcción de una buena concertación para definir y acordar con los diferentes niveles de gobierno, los objetivos y la manera de tratarlos, para hacer todos los acuerdos necesarios entre los diferentes niveles de gobierno para la acción conjunta, para estructurar las necesarias alianzas en el territorio, buscando el desarrollo de la actuación integrada del poder público, de los emprendedores privados y de los demás agentes con intereses ligados al PTI.

Además, y no menos importante, será necesario establecer el diálogo y la coordinación con el otro u otros países que son beneficiarios del proyecto API, para discutir y definir los contenidos del PTI: los objetivos y las acciones del programa que tienen alguna complementariedad entre los países involucrados y las posibles formas de cooperación entre ellos para desarrollarlas.

6. Los plazos para estructurar las acciones de un PTI y para obtener los resultados esperados

Los PTI se justifican, en alguna medida, por la preocupación de COSIPLAN de asegurar lo más rápidamente posible resultados tangibles que muestren impactos positivos de los proyectos API sobre su entorno. Es necesario, por lo tanto, que los países estén atentos al tiempo que será necesario para estructurar un PTI, para ponerlo en operación y para obtener resultados concretos.

La estructuración de un PTI exige la ejecución de los siguientes pasos básicos iniciales:

- La fijación de objetivos y acciones que pueden depender de la aplicación de la metodologías de integración productiva, EASE y otras;
- La definición del área de acción territorial y extra territorial;
- La concertación entre diferentes niveles y estamentos de gobierno para la acción conjunta;
- La construcción de alianzas y formas de cooperación entre el sector público y el sector privado y ONGs;
- La concertación con los otros países involucrados en el proyecto API para definir objetivos y acciones que serán desarrolladas en común;
- La definición del financiamiento del desarrollo de las acciones domésticamente y, si es el caso, internacionalmente.

Aunque no sea sencillo establecer un plazo para ejecutar estos pasos, dado que esto depende del número de eventos que será necesario definir y de su nivel de complejidad, se puede suponer que será necesario por lo menos un año para tenerlos materializados.

Por otra parte, para considerar una perspectiva de tiempo máximo, es conveniente recordar que el Plan de Acción Estratégico de COSIPLAN se extiende de 2012 a 2022. Como un PTI puede tener variados objetivos que se desdoblan en acciones y proyectos, al estructurar un programa se puede pensar en crear conjuntos de actividades que, considerando su número y complejidad, tengan dimensiones convenientes para que se pueda obtener resultados, paulatinamente, en este plazo. Un procedimiento que podría ser adoptado sería crear un programa con etapas temporales, reuniendo objetivos y acciones que pueden ser ejecutados en plazos diferentes, siguiendo la clasificación usual de corto plazo, mediano plazo, largo plazo.

7. Un sistema de monitoreo para acompañar el desarrollo de los PTIs

De la misma manera que los proyectos API cuentan con un sistema de monitoreo, los PTIs, que son a ellos asociados, deberán también contar con un sistema semejante, que permita la divulgación y el acompañamiento de su proceso de desarrollo. Sin embargo, en la reunión del GTE sobre Programas Territoriales de Integración, realizada el 9 de abril de 2013 en Buenos Aires, se ha consensuado que, por ahora, bastaría con producir un sistema de monitoreo sencillo, con capacidad suficiente para producir informes periódicos que puedan ser apreciados por los países. Cuando el número de PTIs se agrande, será necesario pensar en un sistema más complejo. Una posibilidad sería tratar los PTIs como proyectos e incorporarlos al sistema de monitoreo de los proyectos API.

8. Síntesis: Los principales pasos necesarios para estructurar un PTI y la presentación formal de un PTI

Como ya se dejó constancia en la introducción y en los antecedentes antes presentados, este documento, elaborado con la colaboración de las Coordinaciones Nacionales de IIRSA, mediante entrevistas y mediante su participación en la reunión del GTE sobre Programas Territoriales de Integración, realizada el 9 de abril de 2013 en Buenos Aires, tiene el propósito de presentar un conjunto de elementos que permitan elaborar una guía sencilla y objetiva que los países puedan utilizar para estructurar los PTI manteniendo en ellos la máxima uniformidad en su presentación formal y principalmente en la organización de su contenido.

Utilizando los elementos que se han analizado, la estructuración de un PTI exige la ejecución de los siguientes pasos básicos;

- La definición de la estrategia que orienta las acciones del PTI;
- La fijación de objetivos y acciones (que pueden depender de la aplicación de la metodologías de integración productiva, EASE en una posible versión simplificada);
- La definición del área de acción del PTI;
- La concertación entre diferentes niveles y estamentos de gobierno para establecer la acción conjunta;
- La construcción de alianzas y formas de cooperación entre el sector público y el sector privado y ONGs, para que trabajen en conjunto, si es el caso;
- La concertación con los otros países involucrados en el proyecto API para definir objetivos y acciones que serán desarrolladas en común; el establecimiento de las formas de cooperación;
- La fijación de plazos para la ejecución de las acciones;
- La definición del financiamiento del desarrollo de las acciones domésticamente y, si es el caso, internacionalmente.

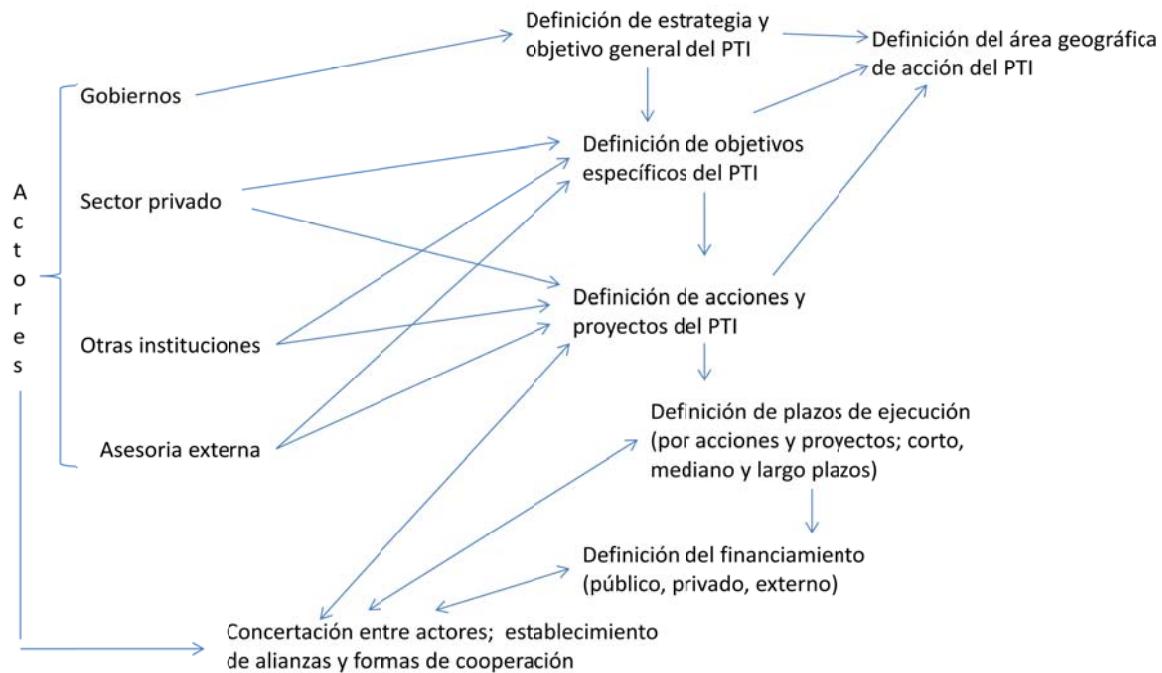
Estos pasos son esquemáticamente reunidos en el diagrama presentado a seguir, lo cual muestra, en una visión general, la interacción de los diferentes actores en el proceso de definición de los pasos y contenidos que constituirán un PTI.

Por una cuestión de uniformidad en su presentación, la cual puede facilitar la discusión y divulgación de su contenido, el PTI debe ser organizado usando la siguiente estructura para reunir sus partes:

- Estrategia, objetivo general, objetivos específicos del PTI
- Las acciones y proyectos que componen el PTI
- Actores públicos, privados y otros que participan de la ejecución del PTI
- Área de acción del PTI

- Plazos de ejecución de los diferentes proyectos y acciones
- Financiamiento

Secuencia de los pasos principales para constitución de un PTI



Anexo 1 - Acciones complementarias a los proyectos API – Declaración de los países

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	ACCIONES COMPLEMENTARIAS	OBSERVACIONES
1	AMA	EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS	REQUIERE	Implementación de acciones complementarias para facilitar el tránsito en los pasos de frontera, uniformización de normas regulatorias (tránsito de vehículos, naves, mercancías y personas), temas de salud y conservación del medio ambiente. Al respecto, existe un continuo relacionamiento a nivel de instituciones especializadas de Perú y Brasil para tratar estos temas.
2	AMA	EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVIAS	REQUIERE	Implementación de acciones complementarias para facilitar el tránsito en los pasos de frontera, uniformización de normas regulatorias (tránsito de vehículos, naves, mercancías y personas), temas de salud y conservación del medio ambiente. Al respecto, existe un continuo relacionamiento a nivel de instituciones especializadas de Perú y Brasil para tratar estos temas.
3	AMA	ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS		Para el mejoramiento de la navegabilidad del río Putumayo, se hará un estudio, financiado por el BID, que analizará los siguientes aspectos, los cuales serán una oportunidad para desarrollar acciones complementarias sobre la cuenca: 1. Análisis ambiental y social 2. Evaluación socio-económica 3. Estudio de oferta y demanda de transporte de carga y pasajeros 4. Elaboración del Plan de Acción Fluvial
4	AND	CORREDOR VIAL CARACAS - BOGOTÁ - BUENAVENTURA / QUITO		El desarrollo de los corredores promueve la figura de Gerencia de Corredores logísticos cuyo objetivo es articular los servicios que proveen actores públicos y privados en la gestión de todas las acciones que se realicen sobre un corredor estratégico en el que convergen múltiples flujos comerciales, aunado al desarrollo de infraestructuras logísticas especializadas.
5	AND	INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR		Se espera desarrollar un Plan de desarrollo que contenga programas de mejoramiento de las condiciones de vida de la población afectada por las actividades del paso fronterizo.
6	AND	SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA		Se buscará desarrollar un Plan de desarrollo que contenga programas de mejoramiento de las condiciones de vida de la población afectada por las actividades del paso fronterizo.
7	AND	CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO		Para la adecuada operatividad del CEBAF Desaguadero se requiere estandarizar los marcos regulatorios para el tránsito de vehículos entre Perú y Brasil; e implementar medidas para combatir el comercio informal e ilegal a través de un ordenamiento del comercio en la zona fronteriza.

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	ACCIONES COMPLEMENTARIAS	OBSERVACIONES
8	AND	AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)		Se avanzó en la construcción de la primera etapa de los Centros Binacionales de Atención Fronteriza (CEBAF) de Ecuador y Perú, con el objeto de facilitar el control fronterizo de personas, mercancías y vehículos, construidos en la Variante Internacional lado Ecuador y lado Perú respectivamente. Asimismo, en el marco de Comunidad Andina se viene trabajando en la armonización de las normas referidas al transporte.
9	CAP	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA	REQUIERE	Acciones complementarias vinculadas con la franja fronteriza involucrando la infraestructura en el paso, la gestión del centro de frontera, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, las oportunidades de integración productiva y de logística de forma tal de mejorar la calidad de vida de los habitantes.
10	CAP	CONEXIÓN OESTE ARGENTINA - BOLIVIA	REQUIERE	Acciones complementarias vinculadas con la franja fronteriza involucrando la infraestructura en el paso, la gestión del centro de frontera, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, las oportunidades de integración productiva y de logística de forma tal de mejorar la calidad de vida de los habitantes.
11	CAP	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA		É preciso coordenar um marco jurídico-institucional entre os países envolvidos e as respectivas operadoras ferroviárias. A implantação da ferrovia promoverá oportunidades de integração produtiva e logística, y fortalecerá atividades econômicas ao possibilitar aos produtos a conexão bioceânica.
12	CAP	CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA		Oportunidades de integración productiva y logística, con vista a mejorar la calidad de vida de los pueblos de los países involucrados.
13	CAP	LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500 KV (ITAIPÚ - ASUNCIÓN - YACYRETA)		Reducir el déficit energético de sectores del territorio para el desarrollo de los mismos. Incrementar el intercambio de energía con la Argentina.
14	GUY	REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS		Se requiere atención para con la protección y la preservación del medio ambiente. Gran potencial de integración productiva y logística. Beneficios para las comunidades.
15	GUY	RUTA BOA VISTA - BONFIM - LETHEM - LINDEN - GEORGETOWN		Se requiere atención para con la protección y la preservación del medioambiente. Oportunidades de integración productiva y logística.

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	ACCIONES COMPLEMENTARIAS	OBSERVACIONES
16	GUY	RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA) - GUYANA (GEORGETOWN) - SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO CORENTINE		El Corredor South Drain - Apura- Zanderij - Albina, que se encuentra dentro de Surinam, no requiere de programas de acción complementaria. La mejoría de la conexión vial será la base para el desarrollo de actividades forestales y mineras. Facilidad de desplazamiento y acceso a las instalaciones sanitarias.
18	HPP	INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY - ARGENTINA - URUGUAY	REQUIERE	Acciones complementarias vinculadas con las rutas para acceder a las líneas ferroviarias en cada país teniendo en cuenta la preservación del medio ambiente con sustentabilidad social y económica, las oportunidades de integración productiva y de logística de forma tal de mejorar la calidad de vida de los habitantes. Por tratarse de tramos internacionales, resultan necesarios programas de acciones complementarias, principalmente en lo concerniente a pasos de frontera y normativas en común.
19	HPP	REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN - FRAY BENTOS	NO REQUIERE	
20	HPP	CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO	REQUIERE	Efectivizar la conexión con las rutas nacionales que conforman ejes de integración y evitar su tránsito por la zona urbana. Por estar vinculado directamente al Puerto de Nueva Palmira resulta oportuno implementar programas relacionados con logística, pasos de frontera y aspectos normativos y regulatorios en común.
21	IOC	AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMÉRICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ)		Al conformarse un solo punto de salida fronterizo, los procedimientos de aduana, control fitosanitario, etc, se optimizan y se agilizan, minimizando los otros tiempos de inspección específicos por aeropuerto de origen. Se establecerá Puestos de Inspección de Frontera (PIF) que requerirá de infraestructura adecuada para la manipulación de mercaderías, carga, productos de origen animal y vegetal, para consumo humano, y otros que son transportados por vía aérea. A nivel regional, permitirá que los costos operativos en los aeropuertos de origen disminuyan, ya que no es necesario contar con toda una infraestructura sobredimensionada para carga. Para el efecto, será necesario asumir regionalmente algunas acciones: (i) Adopción de acuerdos multilaterales; (ii) Fortalecimiento de los marcos regulatorios de los aeropuertos que posibiliten maximizar la competencia en servicios conexos (i.e servicios de asistencia a aeronaves en tierra); (iii) Mejorar las restricciones blandas (aduanas, IT, seguridad) y otras que involucren el crecimiento del sector de una manera sostenida que permitirían a las empresas de transporte aéreo proveer servicios más confiables y a menor costo; (iv) Centro de control del tránsito aéreo para toda la región; y v) Marketing aeroportuario y de integración regional, para consolidar el centro de distribución de pasajeros y carga que se transportan por vía aérea.

#	EID	NOMBRE PROYECTO API	ACCIONES COMPLEMENTARIAS	OBSERVACIONES
22	IOC	MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL	REQUIERE	Acciones complementarias como la habilitación de eficientes pasos de frontera, normativa homogénea para el tránsito de vehículos, entre otros. Se requiere además, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad y oportunidades de integración productiva y logística, para mejorar la calidad de vida de los habitantes a lo largo de la carretera.
23	IOC	PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO		
24	IOC	CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)		El proyecto implica aprovechar la infraestructura existente en la región (Brasil, Bolivia, Chile y Perú, e incluso Argentina) y mejorar la superestructura de las vías para ampliar la capacidad de carga.
25	MCC	GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO	REQUIERE	Acciones complementarias vinculadas con la franja fronteriza involucrando la infraestructura, la preservación del medio ambiente con sustentabilidad, las oportunidades de integración productiva y de logística de forma tal de mejorar la calidad de vida de los habitantes.
26	MCC	CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO		Fortalece la conexión vial entre Brasil y Uruguay permitiendo la circulación de cargas pesadas sin restricción, favoreciendo la integración de las potencialidades económico-comerciales y la permeabilidad socio-cultural.
27	MCC	TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS		Implica tomar acciones vinculadas con regulación, migración, aduanas, sanidad, etc.
28	MCC	CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ	REQUIERE	Acciones complementarias principalmente en aspectos normativos.
29	MCC	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR		Agilizaría el intercambio entre ambos países y con los demás territorios del eje MERCOSUR - Chile.
30	MCC	TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA		Se espera que se incrementen la demanda vehicular, lo que seguramente detonará necesidades de inversión en los pasos de frontera y con ello todos los servicios necesarios para atender a pasajeros y carga de una manera óptima. Así también en el ámbito más local, será necesario planificar el paso del transporte de carga por las ciudades.
31	PBB	CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA		Gran potencial para el desarrollo sostenible del territorio.

Fuente: Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración – API, COSIPLAN, Noviembre 2011.

Anexo 2 - Metodología de Integración Productiva y Logística

A. OBJETIVO DE LA METODOLOGÍA

La metodología presenta los procedimientos necesarios para evaluar el potencial de integración productiva (IPr) y de desarrollo de la logística en el área de influencia (AI) de un GP perteneciente a un EID o de un proyecto de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) del Consejo Sudamericano de Integración y Planificación (COSIPLAN)

Más específicamente la metodología busca:

- a) Identificar el potencial de contribución a la IPr de los encadenamientos productivos individualizados y que operan entre los países que se someten al ejercicio, o bien de aquellos encadenamientos que a través de estudios previos disponibles, demuestren tener una potencialidad de integración.
- b) Identificar el potencial para el desarrollo y diversificación de servicios logísticos que agreguen valor a la producción;
- c) Identificar los factores que entorpecen el proceso de integración productiva y/o de desarrollo de la logística para las cadenas de valor identificadas;
- d) Identificar oportunidades de inversión que podrían ser realizadas por el sector público o privado para potenciar la IPr y el desarrollo de la logística;
- e) Identificar proyectos de infraestructura complementaria que puedan elevar la eficacia de la acción de la infraestructura de la Cartera del COSIPLAN sobre los procesos de IPr y desarrollo logístico.
- f) Fomentar el diálogo entre el sector público y privado en torno a la IPr y el desarrollo de la logística.

B. ESTRUCTURA DE LA METODOLOGÍA

La metodología consta de 4 etapas que corresponden a:

Etapa 1: Definición y caracterización del área de influencia (AI). La definición del AI y de su estructura productiva y logística permitirá precisar las cadenas productivas presentes en el territorio, las cuales habrá que analizar con posterioridad para determinar el potencial de IPr y de desarrollo de la logística en el marco de los GP.

Etapa 2: Trabajo de campo. Recabar información desde los actores del AI directamente involucrados en los encadenamientos productivos y las cadenas logísticas preliminarmente identificadas, para validarlas y caracterizarlas con mayor precisión. Para esto son realizadas entrevistas con los propósitos de identificar la estructura y dimensión de las cadenas productivas, y cadenas logísticas; identificar los actores partícipes en el encadenamiento y su ubicación en el AI; identificar los problemas que afectan a los encadenamientos y posibles soluciones; identificar oportunidades de inversión pública o privada según corresponda; identificar proyectos y acciones

complementarios a los proyectos de la Cartera del COSIPLAN según el tipo de encadenamiento. Antes de este trabajo de campo, en la Etapa 1 son realizadas entrevistas llamadas exploratorias. Con ellas se busca verificar las principales características de las cadenas productivas identificadas por el análisis de los flujos de comercio de bienes intermedios, para construir una visión preliminar más ajustada a la realidad y en forma previa al trabajo de campo.

Etapa 3: Propuesta de proyectos y acciones y evaluación de impactos en el desarrollo del AI. El objetivo es articular un conjunto de proyectos, acciones y oportunidades de negocio que permitan potenciar el desarrollo de la IPr y la logística en el AI y evaluar los impactos que ese conjunto pueda generar. Envuelve: recopilación y clasificación de propuestas de proyectos y acciones; articulación de acciones, proyectos complementarios y oportunidades de negocio; evaluación de impactos del conjunto de proyectos y acciones en la IPr y el desarrollo de la logística.

Etapa 4: Recomendaciones para un plan de acción indicativo. El objetivo es generar un Plan de Acción Indicativo para los Gobiernos involucrados en el GP, ordenando de forma coherente y en función de prioridades, el conjunto de acciones y proyectos seleccionados en la Etapa 3.

Fuente: Resumen de las partes 3 y 4 de IIRSA-COSIPLAN. Metodología de Integración Productiva y Logísticas, septiembre de 2012.

Anexo 3 - Sinopsis de la Metodología EASE - IIRSA

El objetivo fundamental de la metodología es suministrar a IIRSA un marco conceptual y lineamientos prácticos para la aplicación de las Evaluaciones Ambientales y Sociales con Enfoque Estratégico a sus Grupos de Proyectos, con los propósitos de:

- Mejorar la comprensión de los territorios para potenciar su desarrollo sostenible y optimizar los beneficios de los Grupos de Proyectos
- Identificar escenarios, tendencias, aspectos críticos, implicancias, riesgos y oportunidades generados en los territorios de influencia de los Grupos de Proyectos
- Plantear recomendaciones de formulación e implementación para los Grupos de Proyectos
- Establecer estrategias, líneas acción e inversiones asociadas, que generen opciones de desarrollo sostenibles
- Facilitar un espacio para el diálogo constructivo entre los Gobiernos y los actores clave del área de influencia de los Grupos de Proyectos

La metodología establece un conjunto de premisas que condicionan y direccionan su desarrollo. Estas han sido determinadas como aspectos relevantes que constituyen el marco bajo el cual se desenvuelve la metodología EASE- IIRSA para cumplir con los objetivos propuestos. Las premisas presentadas a continuación estipulan los términos y alcances con base en los cuales, se realiza el diseño y se está aplicando la metodología.

- La metodología se fundamenta en la necesidad de generar resultados en el corto plazo, oportunos y de alta calidad técnica, para mejorar el proceso de planificación e implementación de la cartera de proyectos IIRSA
- La aplicación de la metodología requiere el liderazgo de especialistas de gran experiencia en áreas relacionadas con la evaluación ambiental y social
- La metodología se desarrolla con base en información secundaria, y considera de alto valor los aportes de los diferentes actores clave en sus diversas fases de aplicación
- La metodología se aplica con participación y compromiso pleno de los gobiernos involucrados, los cuales designarán una contraparte para integrar el equipo de trabajo.

Los componentes de la metodología EASE-IIRSA corresponden a cada uno de los elementos o partes que la conforman, los cuales permiten su desarrollo articulado y organizado a través de las diferentes fases de ejecución. Cada uno de estos componentes comporta un carácter y enfoque particular que le da cuerpo al desarrollo metodológico propuesto. Los componentes son cinco (5), a saber:

Componente 1: Grupo de proyectos IIRSA, configura la unidad de análisis a partir de la cual se adelanta el proceso de la Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico. Busca conocer los objetivos, la función estratégica del agrupamiento, las principales características, y el estado de desarrollo e implicaciones ambientales del grupo de proyectos objeto de la evaluación.

Componente 2: Actores, identifica, caracteriza y adelanta un proceso con grupos de “actores clave”, que son aquellos que por sus características, roles, injerencia, interés y representatividad en el territorio o juegan un papel importante en su sistema de decisiones y en la apropiación, uso y manejo de los recursos naturales.

Componente 3: Área de influencia estratégica/ escala de trabajo, corresponde a las áreas de aproximación y definición del espacio territorial sobre la cual se hace una prospección del comportamiento territorial ambiental y social, considerando la presencia del grupo de proyectos.

Componente 4: Premisas conceptuales de trabajo para la evaluación, identifica y trabaja el conjunto de proposiciones que orientarán el desarrollo del trabajo y ayudarán a guiar tanto la búsqueda de información relevante como la obtención de resultados.

Componente 5: Herramientas, define criterios para la selección y utilización de instrumentos que pueden ser aplicados para la captura, sistematización, procesamiento, análisis, evaluación y reporte de los resultados previstos para cada fase o actividad de la EASE-IIRSA.

La metodología se aplica a través de seis (6) fases en un tiempo limitado cuya duración total, de preferencia, puede variar entre 16 a 22 semanas. Las fases previstas para la aplicación de la metodología son:

Fase 1: Aproximación y planeación, realiza un acercamiento y precisión de todos los aspectos que configuran el panorama de ejecución de los trabajos, en relación con los objetivos, alcances la especificación metodológica de la EASE-IIRSA, las características del grupo de proyectos y del área particular de estudio. Arroja una aproximación territorial y planeación detallada.

Fase 2: Recopilación, sistematización y análisis, obtiene y conoce la información más relevante sobre la dinámica de los sistemas territoriales. Se definen las unidades espaciales y categorías para el análisis territorial y los indicadores que mostrarán y permitirán dicho análisis.

Fase 3: Consulta y validación en el terreno, verifica en terreno los aspectos o factores de la dinámica territorial relevantes, previamente identificados y valida información con actores clave presentes en el área de estudio, tomando una impresión directa de la dinámica ambiental y social de estos territorios, para ajustar o confirmar la información y análisis adelantados hasta esta fase.

Fase 4: Elaboración de documento preliminar, realiza la estructuración ordenada en un documento escrito y argumentado, de los diferentes resultados alcanzados en las fases y actividades previas. Se analizan y explicitan los escenarios y tendencias, la definición de estrategias y líneas de acción y su estimación de costos, se adelanta el informe de la EASE y se la prepara el taller de consulta, retroalimentación y ajuste con actores clave.

Fase 5: Retroalimentación y ajuste, adelanta actividades de ajuste y/o complementación del análisis y del documento preliminar de la evaluación, considerando los resultado de la retroalimentación obtenida por la participación de los actores clave convocados a la validación y socialización de los resultados.

Fase 6: Elaboración de resultados finales, corresponde a la conclusión de la evaluación, el ajuste derivado de la retroalimentación de actores clave y edición final del documento.

Fuente: Sinopsis de la Metodología in IIRSA. Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico – EASE, junio de 2009, p. 13.

Anexo 4 - EASE - Contenidos de la estrategia para abordar las oportunidades y los riesgos

Eje Turismo Sustentable

Lineamientos estratégicos	Acciones
Crear el producto Circuito Turístico Binacional	Diseño e implementación del producto a través de programas locales Elaboración de una estrategia de integración y desarrollo de las comunidades locales al Circuito Elaboración e implementación de medidas de prevención del deterioro ambiental por presión del turismo Diseño y creación de una imagen e identidad integrada al territorio
Incrementar la disponibilidad de información turística para las decisiones	Desarrollo e implementación de sistemas de información turística efectivos Desarrollo de plataformas integradas de servicio al turista Promoción de servicios turísticos, a lo largo del Circuito Turístico Binacional, su área de influencia directa y puntos de destino
Promover el turismo sustentable	Normalización de las actividades turísticas en los dos países Desarrollo de un “sello ecológico y/cultural” de atractivo turístico Implementación de premios y reconocimientos aceptados internacionalmente para emprendimientos y servicios de turismo sustentable Puesta en valor de los atractivos turísticos del área de influencia directa de la EASE Diseño e implementación de programas de formación en atención al turista orientada a la calidad en productos y servicios

Eje Infraestructura Vial

Lineamientos estratégicos	Acciones
Integrar el Circuito Turístico Binacional y las redes para el mejoramiento de la conectividad	Definición de un concepto de camino turístico para el Circuito Binacional Establecimiento de señalización conjunta que dé cuenta del concepto de camino turístico Mejoramiento y mantenimiento de las redes y rutas complementarias al Circuito Turístico Binacional en ambos países Inclusión en los Manuales de carreteras el concepto de caminos turísticos
Contar con información compatible y confiable de los caminos entre ambos países	Implementación de un sistema de información conjunto sobre flujos de vehículos y personas
Minimizar conflictos entre el transporte de carga y el turístico en pasos fronterizos y vías	Clasificación de vías según su vocación territorial. Proyectar vías alternativas para el transporte de carga que descompriman las rutas turísticas Segregación física de flujo según tipo de vehículos en los pasos Mantenimiento sistemático de vías y pasos para asegurar la conectividad permanente Diseño de proyectos de seguridad vial asociados a la minimización de conflictos entre flujos de carga en caminos turísticos
Capacitar a usuarios del Circuito	Programa de capacitación en manejo para chóferes que usen el Circuito especialmente en zonas de montaña

Elaborar planes de contingencia viales	Elaboración de planes de contingencia para cada tramo del Circuito Turístico Binacional destinados a mitigar las consecuencias de amenazas naturales y antrópicas
Garantizar el acceso a los atractivos turísticos	Diseño de un programa de acceso a los atractivos turísticos que identifique, priorice y gestione el acceso

Eje Sustentabilidad Ambiental

Lineamientos Estratégicos	Acciones
Conservar el patrimonio natural como base de la identidad y sustentabilidad del territorio asociado al Circuito, con participación de los Gobiernos Provinciales, Regionales o locales	Actualización e integración de los Planes de manejo individuales de las áreas naturales protegidas en el área de influencia directa
	Estandarización de criterios de manejo y gestión de la Reserva de la Biosfera en ambos países
	Elaboración de un ordenamiento del territorio que no se encuentre bajo status de protección legal
Incentivar la difusión y educación ambiental	Desarrollo de un programa para la sensibilización sobre el cuidado del ambiente y conservación de valores patrimoniales asociados al Circuito
Promover programas para la conservación de la calidad ambiental	Programas de saneamiento de desechos sólidos en todos los centros urbanos del área de influencia directa
	Programa de conservación de la calidad del agua en los cuerpos y cursos de agua
	Programa de restauración de sitios o atractivos turísticos prioritarios
	Programa de ampliación de la capacidad de tratamiento de efluentes locales
	Programa para la conservación de la calidad visual

Eje Sustentabilidad Social

Lineamientos estratégicos	Acciones
Promover el desarrollo del turismo RURAL como acción complementaria de su desarrollo endógeno, integrando criterios de pertinencia cultural	Desarrollo del producto turístico que incremente y mejore la oferta de turismo en encadenamientos productivos turísticos
	Mejoramiento de la infraestructura de accesibilidad que sostenga el turismo en comunidades rurales
	Mejoramiento de la oferta y calidad de servicios básicos en comunidades rurales que sostenga el turismo
	Capacitación de familias y asociaciones para turismo rural
Incrementar las capacidades de las comunidades mapuches en materia de turismo con resguardo y reconocimiento de sus derechos ancestrales	Desarrollo de cursos de capacitación en turismo para las comunidades locales mapuche (Guías de turismo, trekking, cocina, idioma, otros)
	Desarrollo de formas asociativas y de co-manejo de turismo indígena
	Capacitación en la formulación de micro-proyectos de desarrollo local para las comunidades mapuches
Mejorar las condiciones del trabajador en el sector turismo	Acceso a vivienda social para trabajadores en el sector turismo
	Generación de incentivos e implementación de mecanismos de regulación del empleo turístico
	Incremento en la fiscalización de las condiciones de empleo turístico

Eje Sustentabilidad Territorial

Lineamientos estratégicos	Acciones
Lograr un territorio sustentable, promoviendo la integración de actividades económicas	Contar con planes estratégicos y de ordenamiento territorial coordinados y a diferentes escalas Desarrollo de encadenamientos productivos entre turismo, ganadería, agricultura y forestal
Prevenir, mitigar y atender los efectos de los desastres por causas naturales y/o humanas	Gestión del riesgo volcánico, medidas de mitigación y planes de alerta y evacuación, incluyendo posibles vías de flujos densos (deslaves) Gestión del riesgo de inundación con planes de alerta y mitigación Gestión del riesgo de incendios en sitios prioritarios Prevención del riesgo de salud por origen biológico

Eje Capacidades Institucionales para la Sustentabilidad

Lineamientos estratégicos	Acciones
Alcanzar un ordenamiento territorial que permita el desarrollo del sector turístico sustentable (herramientas para el objetivo estratégico)	Elaboración de una propuesta para incorporar el “turismo integrado” en la Agenda Bilateral Elaboración de una política binacional de desarrollo turístico Elaboración de una estrategia binacional de desarrollo turístico sustentable para la integración de los territorios Recomendaciones de la EASE incluidas en el desarrollo de la infraestructura en el territorio en cuestión Reinicio de las conversaciones a nivel binacional para definir los instrumentos que apoyen esta iniciativa (Círculo turístico binacional) Inclusión de criterios de sustentabilidad en reglamento de ley de turismo chilena Compatibilización de los reglamentos de las leyes de turismo entre ambos países
Propiciar la convergencia y complementariedad institucional en las inversiones públicas	Actualización de las metodologías y procedimientos de evaluación de inversiones públicas incorporando nuevas dimensiones (no cuantificables)
Promover procesos y procedimientos administrativos para facilitar el turismo transfronterizo	Agilización de los procedimientos de frontera para facilitar la integración binacional Promoción conjunta y reciproca, compatibilidad de procedimientos y requisitos para operadores turísticos (Ej: cabalgatas, moneda, operadores turísticos, seguros)
Definir la instancia encargada de articular las acciones de ambos países para lograr los objetivos de la integración binacional	Desarrollo de mecanismos efectivos de coordinación y/o intercambio relacionados con el turismo entre Chile y Argentina (cluster público-privado a nivel binacional) Instalación de un sistema de gerenciamiento y monitoreo del proceso de integración y desarrollo del turismo binacional y de la presente estrategia Disponibilidad de una organización única del circuito que represente los intereses del turismo y tenga interlocución con sus pares de infraestructura tanto en Chile y Argentina

Fuente: IIRSA. Evaluación Ambiental y Social Estratégica – EASE. Grupo 2 – Eje del Sur. Informe Final – Versión Ejecutiva, p. 73. Buenos Aires – Santiago, diciembre 2010.

Anexo 5 - La cooperación intermunicipal transfronteriza: experiencias sudamericanas

1. Cooperación entre gobiernos centrales para el desarrollo fronterizo: Dinámica de la frontera de Ecuador y Perú a partir de los Acuerdos de Paz

La integración peruana-ecuatoriana está enmarcada y definida por los alcances de los Acuerdos de Paz de Brasilia firmados el 26 de octubre del año 1998 y por lo establecido en el Acuerdo Amplio Peruano-Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, el mismo que prioriza la integración fronteriza, la cooperación mutua y el desarrollo conjunto a través de la ejecución de programas, proyectos y actividades conjuntas. Estos compromisos dieron solución al largo conflicto territorial entre Perú y Ecuador y han permitido un especial dinamismo en las relaciones económicas entre ambos países en los últimos años.

El Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, tiene cuatro componentes, la Comisión de Vecindad, el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Ecuador-Perú, el Régimen Fronterizo y el Fortalecimiento de la Cooperación Bilateral.

El **Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Ecuador-Perú** cuenta con cuatro grandes programas que son los ejes vertebradores del desarrollo fronterizo.

El **Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva**, que contribuye al mejoramiento de la infraestructura productiva y social en las zonas donde Ecuador y Perú comparten recursos o son de economías complementarias, lo que fortalece el proceso de integración fronteriza entre ambos países.

Programas Nacionales Ecuatoriano y Peruano de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Productiva en las Regiones Fronterizas que buscan contribuir al mejoramiento de la infraestructura productiva y de servicios en las regiones fronterizas de ambos países con obras orientadas a brindar facilidades para el tránsito fronterizo, el desarrollo sostenible de zonas de potencialidad productiva y la construcción de infraestructura física que fomente la interacción local productiva y comercial.

Los Programas Nacionales Ecuatoriano y Peruano de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Social y de Aspectos Ambientales en las Regiones Fronterizas que contribuyen al mejoramiento de la infraestructura social y cultural en las regiones fronterizas de ambos países por medio de la preparación de programas o el desarrollo de obras en salud, educación, saneamiento y desarrollo urbano, servicios básicos y medio ambiente.

Programa de Promoción a la Inversión Privada que contribuye al fomento del intercambio, oportunidades de negocios, complementariedad entre los puertos, fortalecimiento de la Cámara de Comercio e Integración Ecuatoriano-Peruana y en general promover las relaciones de empresarios e inversionistas privados.

2. Cooperación intermunicipal transfronteriza: Plan Integral de desechos sólidos Ipiales (Colombia) – Tulcán (Ecuador)

Los municipios de Ipiales (Colombia) y del cantón Tulcán (Ecuador) han venido gestionando la formulación de una propuesta binacional para el manejo de los desechos sólidos, la cual comenzó a realizarse con el apoyo de CAF para realizar un diagnóstico. Entre los dos municipios se generan alrededor de 123 toneladas de residuos por día y solo se recupera el 3% de manera ineficiente. No se realiza separación en la fuente y en los domicilios se utilizan recipientes inadecuados para el almacenamiento temporal. Hay insuficiencia de normas y legislación ambiental e incumplimiento de las existentes. No hay suficiente sistema de recolección y disposición de la basura.

Para la implementación del proyecto Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos, se conformó un Comité Técnico Binacional encargado de la formulación y gestión del proyecto con una visión territorial y con un alto compromiso político de las máximas autoridades.

Se realizó el proceso de licitación, calificación y adjudicación para la planta de tratamiento de desechos orgánicos y centro de acopio de desechos inorgánicos (Lote 1-Ipiales) y la estación de transferencia de desechos orgánicos (Lote 2-Tulcán). En febrero de 2010, se firmó el contrato de inicio de obras con el Consorcio Sánchez-Sánchez y está en proceso el expediente técnico para la compra de maquinaria para la planta de desechos orgánicos de la ciudad de Ipiales

3. Cooperación Transfronteriza Temática: Autoridad Binacional Autónoma del Sistema Hídrico del Lago Titicaca, Río Desaguadero, Lago Poopo y Salar de Coipasa - ALT (Bolivia – Perú)

La Autoridad Binacional Autónoma del Sistema Hídrico del Lago Titicaca, Río Desaguadero, Lago Poopó, Salar de Coipasa (ALT) es una entidad de derecho público internacional con plena autonomía de decisión y gestión en el ámbito técnico, administrativo-económico y financiero.

La ALT depende funcional y políticamente de los Ministerios de Relaciones Exteriores del Perú y Bolivia. El Presidente de la ALT reporta directamente a los Cancilleres de ambos países, atiende y cumple las disposiciones políticas conjuntas de estos. La duración de la ALT es de carácter indefinido. La sede de la ALT es la ciudad de La Paz en Bolivia. Su Presidente Ejecutivo es de nacionalidad peruana.

El objetivo general de la ALT es promover y conducir las acciones, programas y proyectos y dictar y hacer cumplir las normas de ordenamiento, manejo, control y protección en la gestión del agua, del Sistema Hídrico Titicaca - Desaguadero - Poopó - Salar de Coipasa (sistema Hídrico T.D.P.S.), en el marco del Plan Director Global Binacional del Sistema Hídrico TDPS.

4. Cooperación Transfronteriza en pasos de frontera: Centro Unificado de Frontera CUF Santo Tomé (Argentina) - Sao Borja (Brasil)

Este complejo se encuentra en la Provincia de Corrientes en Argentina, próximo a la ciudad de Santo Tomé, contigua al río Uruguay que a través de un puente carretero se comunica con la ciudad brasileña de Sao Borja. Es el primer Centro Unificado de Frontera (CUF) del MERCOSUR, es decir con infraestructura donde se asientan las autoridades de ambos países en uno solo recinto en la República Argentina. Su particularidad está en que fue construido por concesión, así como para su operación y mantenimiento por 25 años y otorgado a la empresa MERCOVIA S.A., cuyo principal accionista es la empresa italiana IMPREGILO. La firma construyó tanto las instalaciones

del CUF con su equipamiento correspondiente, así como el puente de 1.400 metros sobre el Río Uruguay y los accesos carreteros de aproximadamente 15 Km. La inversión fue compartida entre los dos Estados y la empresa Mercovía S.A. con un monto de 45 millones de dólares. El complejo cuenta con un área de 81 hectáreas.

Las operaciones están supervisadas por una Comisión Mixta Argentino-Brasileña (COMAB), que designa las funciones específicas a la Delegación de Control, integrada por funcionarios de ambos países quienes cuentan con oficinas en el mismo recinto.

En lo laboral, Mercovía S.A. cuenta con personal de los dos países, pero se aplica la legislación laboral de Argentina. Los ingresos de la empresa provienen del alquiler de oficinas equipadas a despachantes y usuarios, servicios a la carga y a los camiones, pero especialmente por los peajes que se cobran para el ingreso al recinto que es obligatorio para todos los vehículos que circulan por el puente y utilizan las vías de acceso.

El control de turistas, tránsito vecinal fronterizo, camiones y cargas se realiza en la modalidad de Cabecera Única. Existen servicios sanitarios, teléfonos (cabinas telefónicas públicas), transporte de omnibus (desde Santo Tomé Argentina hacia São Borja Brasil y desde Posadas Argentina hacia Camboriú Brasil). Cuenta con dos Playas de Estacionamientos para ómnibus y vehículos livianos que ingresan y egresan del país. Un patio de camiones con cerco perimetral y con seguridad interna perteneciente a la empresa concesionaria con capacidad de albergar a 800 camiones con bocas de alimentaciones eléctricas para camiones térmicos -asimismo- un sector destinado a la verificación física de los transportes para ambas aduanas y un sector para los transportes de cargas peligrosas.

5. Cooperación Intermunicipal cotidiana fortalecida por gobiernos nacionales: Proyectos fronterizos exitosos en la frontera de Uruguay con Brasil

Acuerdo de salud entre Rivera y Livramento: El Hospital de Rivera- Uruguay- atiende desde octubre de 2009 partos y cesáreas de brasileñas residentes en Livramento como consecuencia del cierre del hospital público de Livramento. Han nacido ya más de 50 niños, que por esta situación obtuvieron la doble nacionalidad. Este servicio se mantendrá hasta tanto no reabra el hospital “Santa Casa de Misericordia de Livramento”. Actualmente la Secretaría Municipal de Salud de Livramento se encuentra negociando con un hospital de Porto Alegre para que administre el “Hospital Santa Casa de Livramento” de forma que reabra sus puertas, hasta tanto eso no se concrete, se continuarán realizando partos y cesáreas en Rivera.

Educación Binacional: A partir de marzo 2010 funcionan los institutos binacionales de educación terciaria. Los mismos estarán disponibles para estudiantes de Brasil y Uruguay quienes podrán realizar distintas carreras de acuerdo al lugar donde residan. En Río Branco y Yaguarón se podrán cursar las carreras de Marketing y Automatización Industrial. Este proceso se inició en 2005 cuando se empezó a trabajar mediante un acercamiento entre la UTU y el Instituto Federal de Educación de Pelotas de poder hacer cursos en común, porque unos tienen los docentes pero no tienen la maquinaria para alguna carrera, o al revés.

Portugués en 37 escuelas uruguayas: La Administración Nacional de Educación Pública (ANEP) tiene en marcha dos programas de inclusión de la lengua portuguesa en los currículos de primaria: el programa de Inmersión Dual y el programa por contenidos curriculares. Actualmente

éstos están presentes en 36 escuelas de Artigas, Rivera, Cerro Largo y Rocha, además de en la escuela Brasil de Montevideo. En el largo plazo la perspectiva es que en todas las escuelas uruguayas se enseñe portugués.

Uruguayos que residan en Brasil podrán cobrar pensiones por vejez o invalidez: El Banco de Previsión Social (BPS) de Uruguay y el Instituto Nacional del Seguro Social (INSS) de Brasil firmaron en julio de 2009 un acuerdo de intercambio de información que posibilitará que los ciudadanos uruguayos que residen en Brasil, a una distancia no mayor a los cinco kilómetros del límite fronterizo con Uruguay, puedan acceder a pensiones por vejez e invalidez. El BPS podrá realizar visitas a los hogares de uruguayos que residan en territorio brasileño (con la compañía de un técnico de INSS) para constatar carencia de recursos suficientes, lo cual es un requisito para la asignación de la prestación.

Fuente: Arciniegas, H. S. in América Latina y el Caribe: Cooperación Transfronteriza. De Territorios de División a Espacios de Encuentro. Capítulo 9 de Borbón, J. A. y Brealey, T. B. (Editoras). Editorial Teseo, Buenos Aires, 2011. (selección de trechos).