



Los diez años
del BID en IIRSA

2000 - 2010



I . I . R . S . A

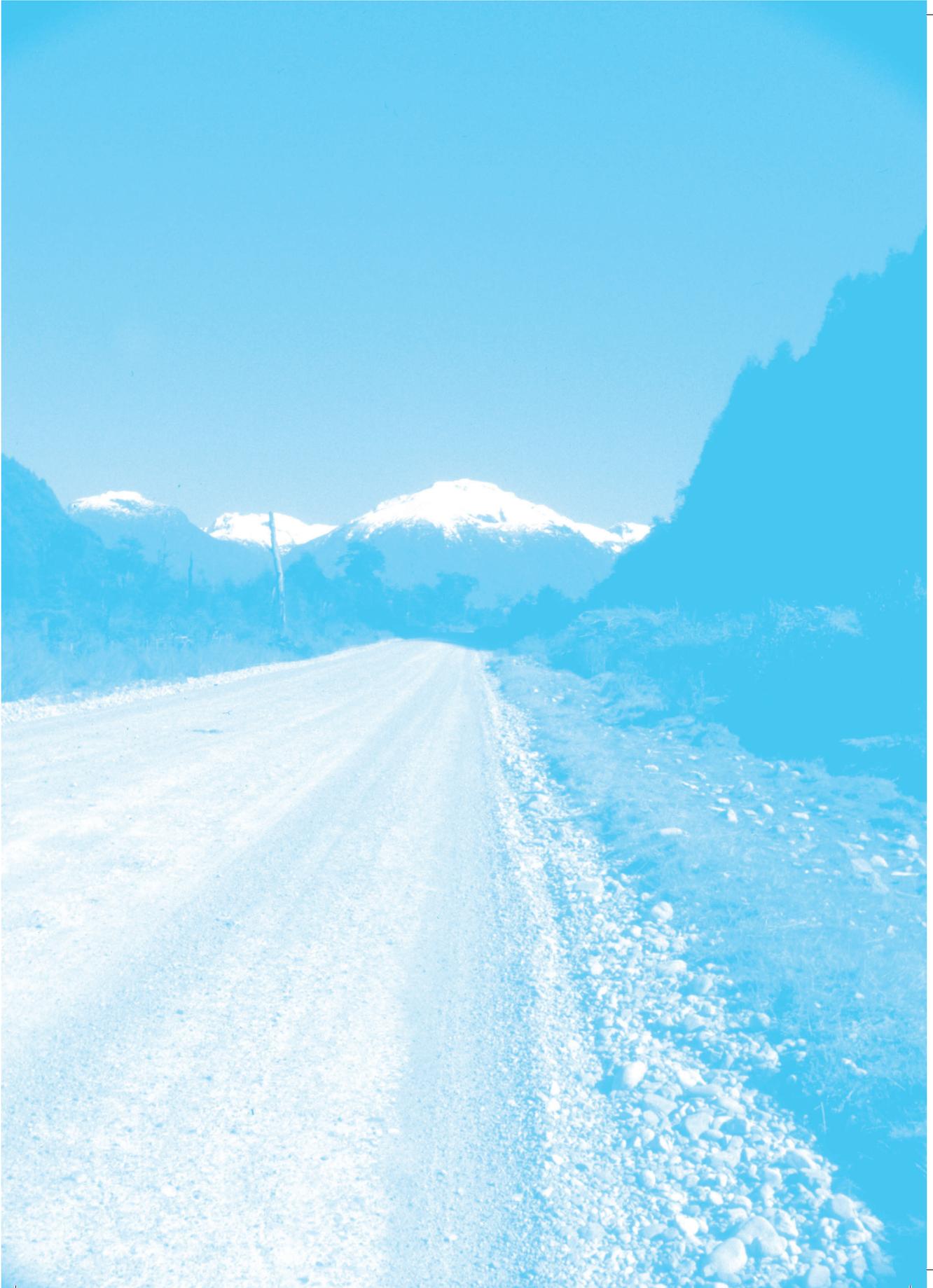
INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA
REGIONAL SURAMERICANA



Los diez años del BID en IIRSA 2000 - 2010

Banco Interamericano de Desarrollo
Noviembre de 2010





Contenido

3 • Introducción

5 • El inicio de IIRSA

9 • La primera etapa de la planificación en IIRSA

11 • La agenda de implementación en IIRSA

15 • Los objetivos estratégicos 2006-2010

27 • Recursos aportados por el BID a IIRSA

29 • Conclusiones

Anexos

**31 • Anexo I: Fondo de Integración (FIRII)
Cooperaciones Técnicas del BID para Proyectos IIRSA**

**33 • Anexo II: Préstamos de la Cartera IIRSA aprobados o
en preparación por parte del BID**



Introducción

Transcurridos diez años de la realización de la Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur, en la que se dio nacimiento a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), los gobernadores, directores ejecutivos y la administración del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) pueden mirar el camino recorrido y confirmar con satisfacción lo correcta que fue la decisión del Banco de apoyar esta iniciativa pionera en América del Sur.

Este documento busca registrar de forma sintética la contribución del BID en el proceso de integración física de Suramérica a través del apoyo dado a la Iniciativa IIRSA y a sus países miembros en cumplimiento del Plan de Acción presentado a los mandatarios de la región en Brasilia, en agosto de 2000 con un horizonte de diez años.

Éste es un año especial para IIRSA, ya que, además de finalizar el mandato inicial dado por los países, ha terminado también el proceso de discusión sobre su futuro en

el contexto del surgimiento de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). Con la creación, en agosto de 2009, del Consejo de Ministros de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) en el ámbito de UNASUR, los países miembros de IIRSA han trabajado en la convergencia de las dos iniciativas para el surgimiento de una nueva arquitectura institucional bajo la cual IIRSA se ha constituido como el foro técnico de infraestructura del mencionado Consejo y para la cual el Banco será de nuevo invitado a contribuir.

El BID tuvo dos roles en IIRSA. Por un lado, apoyó integralmente a los países en el desarrollo de la Iniciativa y, por otro, financió proyectos importantes de la Cartera IIRSA. Las dos dimensiones de su acción fueron relevantes y se retroalimentaron positivamente entre sí. El financiamiento de proyectos en ausencia de la otra dimensión no habría tenido el mismo efecto. El diferencial de la contribución del Banco en estos años fue acompañar el financiamiento a los proyectos con aportes de conocimiento,

herramientas de análisis, recursos para el apoyo al proceso de diálogo y cooperación de los países miembros de IIRSA. Además, el Banco ha creado un fondo especial con recursos no reembolsables para la planeación, preparación de proyectos, acciones y estudios direccionados a la integración física. En conjunto, todos estos elementos han contribuido a impulsar la integración suramericana.

Bajo este concepto, un aporte invaluable del Banco a los países, junto al resto del Comité de Coordinación Técnica de IIRSA (CCT), conformado por el Banco, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y coordinado por el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL), ha sido su papel en

el apoyo al proceso y al programa de trabajo de la Iniciativa. Esta función fue cumplida con eficacia dejando a buen resguardo el hecho de que la conducción y las decisiones de IIRSA han estado siempre en manos de los gobiernos suramericanos.

Mirando retrospectivamente, no todos los objetivos previstos en el Plan de Acción de IIRSA fueron alcanzados. Incluso, algunas actividades realizadas en IIRSA que implicaron gran esfuerzo por parte del Banco y de los países no presentaron los resultados esperados. Sin embargo, el balance es positivo y es posible afirmar que la integración de Suramérica ha dado pasos importantes en estos últimos diez años y hoy los países suramericanos disponen de un capital institucional y de una plataforma y herramientas que antes no existían en la región.

El inicio de IIRSA

En los años previos a los comienzos de esta década, los países de América del Sur avanzaron significativamente en la ampliación de su comercio e inversiones intrarregionales, y generaron un amplio espacio de cooperación. El MERCOSUR, lanzado a principio de los 90, fue un paso de diálogo estratégico en la sub-región que inauguró una nueva etapa en la relación mutua entre los países del cono sur. Se sumó así a los países andinos, que venían trabajando desde tiempo atrás en profundizar su intercambio y complementación económica. Sin embargo, los progresos en materia de integración física eran menos visibles.

En el año 2000 ya había conocimiento sistematizado sobre redes de transporte para la integración y trabajos comunes en el área de conexión energética. Lo que no había era experiencia en cómo estructurar con una visión territorial y de forma multisectorial un proceso de integración de las infraestructuras de transporte, energía y comunicaciones en América del Sur. Por primera vez se jun-

taron doce países heterogéneos, localizados en un enorme territorio, geográfica, cultural y ecológicamente diversos, y en búsqueda de mayor integración, superando años de historia de poco acercamiento entre vecinos.

En este escenario, el BID fue invitado para ayudar en el nacimiento de IIRSA. Fruto de ello, el Banco presentó en la Reunión Presidencial el documento “Un Nuevo Impulso a la Infraestructura Regional en América del Sur” que fue fundamental para orientar a los países en aquel nuevo desafío, sentando las bases de la Iniciativa. Los conceptos pilares de IIRSA emanaron de este documento: (i) construcción de una visión común de la infraestructura, trabajando sinérgicamente con tres sectores: transporte, energía y comunicaciones; (ii) utilización del concepto de Ejes de Integración y Desarrollo (EID), una innovación que permitió a los países trabajar la planificación más allá de sus fronteras; e (iii) identificación y ordenamiento de una Cartera de Proyectos y en simultáneo el establecimiento de marcos regulatorios y



Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur

normativas compatibles. En síntesis, IIRSA amalgamó territorio e integración física, con sus distintos componentes.

Desde el inicio, los países han buscado innovar al proponer una arquitectura institucional para IIRSA muy flexible y al mismo tiempo solicitaron a tres instituciones financieras regionales que trabajasen juntas y cooperativamente para apoyar el proceso de integración que allí surgía. Así se constituye el Comité de Coordinación Técnica (CCT) del cual el BID es partícipe junto con la CAF y el FONPLATA. Adicionalmente, el Banco en estos diez años también ha tenido un papel importante para el funcionamiento de la Iniciativa en la medida que el INTAL ha actuado como Secretaría de este Comité de IIRSA. La actuación conjunta de los organismos del CCT ofreció a los países miembros de IIRSA un dispositivo de coordinación de agendas, espacio de diálogo, recursos técnicos y de

difusión que no había estado presente en escala y esfuerzo semejantes en la construcción de la integración física regional.

Los dos primeros años de IIRSA fueron años de mucho dinamismo e impulso político y el papel de las instituciones del CCT en general y del BID en particular fue fundamental para ir estructurando el proceso de integración física de la Región.

En esta primera etapa de la Iniciativa, los bancos contrataron gerentes para cada uno de los Ejes de Integración y Desarrollo que interactuaban con los responsables técnicos de cada país para identificar los proyectos de infraestructura que podían contribuir para la integración física de cada Eje. Los proyectos iban siendo clasificados como de Primera o de Segunda Generación en función de la situación más o menos favorable para su implementación. Los gerentes también elaboraron las Visiones de Negocios de los

Ejes, que consistían en el análisis del territorio identificando actividades económicas, aspectos sociales y ambientales, y otras informaciones relevantes.

También corresponde a esta fase la contratación de los estudios de diagnóstico y organización del trabajo para todos los procesos sectoriales de la Iniciativa, o sea, las cuestiones de marco regulatorio y normativas para facilitar el mejor funcionamiento y

operación de las infraestructuras de transporte – en sus varios modos – energía y comunicaciones. De los siete procesos sectoriales, el Banco realizó en esta primera etapa estudios en cinco y en la segunda mitad de la década siguió apoyando los procesos sectoriales con estudios específicos y acciones de cooperación entre los países, tal como se detalla en el cuadro 1 a continuación.

Cuadro 1: Estudios/diagnósticos/acciones apoyados por el BID en los Procesos Sectoriales de Integración (PSI)

PSI	NOMBRE DEL ESTUDIO
Instrumentos para el Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional	Evaluación de proyectos de infraestructura para la integración regional Financiación de proyectos transnacionales de infraestructura en América del Sur <i>Regional Clearance and Settlement Facility</i>
Integración Energética	Integración Energética en el MERCOSUR Ampliado La Integración Energética en el Pacto Andino
Facilitación de los Pasos de Frontera	Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica Estudio para Optimización del funcionamiento del Paso de Frontera “Sistema Cristo Redentor” Estudio de Conectividad entre Chile y Argentina Pasos de Frontera Colombia- Ecuador
Sistemas Operativos de Transporte Aéreo	Integración del transporte aéreo en Sudamérica
Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones	Tecnologías de información y comunicaciones al servicio de la competitividad y la integración suramericana Estudio Regional del Mercado Suramericano de Servicios de Roaming Exportación por envíos postales para PyMES

Fuente: Elaboración propia del BID



La primera etapa de la planificación en IIRSA

Desde su nacimiento, la Iniciativa IIRSA trabaja bajo conceptos que tienen origen en la planificación territorial, como es el caso de la utilización de los EID, que son una referencia geo-económica de planificación territorial y gestión del desarrollo sostenible.

Sin embargo, es a partir de 2003 que empieza la etapa de planificación propiamente como tal. Ese año se aplica por primera vez la metodología de planificación territorial indicativa de IIRSA. Es importante mencionar que fue este proceso el que ha permitido que los países suramericanos migrasen de una visión nacional hacia una visión regional de la infraestructura de integración y que ha permitido a los doce países de América del Sur alcanzar el objetivo de formar consensos para el establecimiento de una cartera común y ordenada de proyectos de infraestructura de integración en las áreas de transporte, energía y comunicaciones.

En base a este trabajo, y en su profundización a lo largo del tiempo, se han identificado 524 proyectos de integración, clasificados en

47 Grupos de Proyectos¹, con sus respectivos Proyectos-Ancla², con una inversión global estimada de más de US\$ 96.000 millones.

El BID tuvo un papel central en esa etapa. Además de contratar el desarrollo de la metodología, el Banco impulsó a los dos otros miembros del CCT y a los doce países en utilizar la metodología de planificación territorial indicativa como herramienta para apoyar la conformación de la Cartera de Proyectos de integración de América del Sur. A partir de la aplicación de la metodología de planificación en IIRSA, hubo un cambio en la participación de los países en el sentido de una mayor presencia técnica y liderazgo de los representantes de los gobiernos en la conducción de la Iniciativa.

Otro esfuerzo importante de la fase de planificación de IIRSA fue la elaboración del documento “Herramienta de Trabajo para el Diseño de Una Visión Estratégica Suramericana”, que antecedió al proceso de planificación indicativa. Ese documento fue una contribución del CCT a la discusión y formulación colectiva de una visión estratégica compar-

1 • El Grupo de Proyectos representa un conjunto de proyectos interdependientes y su formación está basada en la posibilidad de explotar los beneficios de un conjunto de inversiones.

2 • El Proyecto Ancla es identificado como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del Grupo, en beneficio del desarrollo económico y social.



Reunión Grupo Técnico Ejecutivo para Planificación Territorial de IIRSA

tida para la integración física de América del Sur. Una de las bases para la realización de este trabajo fue un estudio muy bien elaborado por Booz, Allen & Hamilton con el financiamiento del BID titulado “Integración de la Infraestructura Básica en América del Sur: Estrategia y Plan de Acción”.

La “Herramienta” fue presentada en la reunión del Comité de Dirección Ejecutiva de IIRSA (CDE) realizada en Caracas, Venezuela, en julio de 2003. En aquel momento, las autoridades nacionales consideraron que era necesario disponer de más tiempo para analizar el contenido del documento. Se destacó la necesidad de promover un espacio de reflexión y construcción de consensos al interior de los gobiernos en torno a los elementos de una visión estratégica para la integración suramericana. Tal proceso se beneficiaría con la participación en cada país de expertos, formadores de opinión y representantes de grupos de interés que cada gobierno considerase pertinente sobre estos temas que, siendo o no funcionarios del gobierno,

podrían enriquecer la discusión con sus aportes y perspectivas.

Una vez más el BID actuó en apoyo a los países. A través de una cooperación técnica con el *Centro Brasileiro de Relações Internacionais* (CEBRI) y con la concurrencia de las demás instituciones del CCT fueron organizados, en 2005, en cada uno de los doce países de IIRSA, los “Talleres VESA” con el objetivo de ampliar el conocimiento sobre IIRSA al interior de los países y avanzar en la consolidación de la Visión Estratégica Suramericana (VESA) y demás elementos del planteamiento estratégico de IIRSA.

Mientras se desarrollaban estas tareas en IIRSA, los países aceleraban a su vez su diálogo y acercamiento a través de sucesivas Cumbres de Presidentes de América del Sur. Conforme éstas adquirieron rutina, la formulación de una visión estratégica de América del Sur quedó ubicada en este plano y habría de confluír, varios años después, en UNASUR y en los contenidos de su Tratado fundacional.

La agenda de implementación en IIRSA

En 2004, después de más de tres años de actividades para la realización de inventarios de proyectos, estudios, diagnósticos y ejercicios de planificación, había una percepción muy clara entre los participantes de la Iniciativa de que IIRSA necesitaba un cambio de agenda. Era imperioso pasar a una fase de implementación de los proyectos IIRSA. El momento era oportuno ya que un paso importante para iniciar la priorización de proyectos de IIRSA se había dado con la realización de la primera etapa de planificación indicativa y los doce países habían ordenado y consensuado una Cartera de más de 350 proyectos de integración, agrupados en 40 Grupos de Proyectos con sus respectivos Proyectos-Ancla.

En un contexto en el que, en algunos casos, se experimentaban restricciones fiscales, limitada capacidad de endeudamiento público, así como una dificultad de mayor participación del sector privado en infraestructura, la focalización en un conjunto acotado de proyectos estratégicos para la integración era fundamental ya que ampliaba la posibilidad

de su ejecución y el establecimiento de prioridades por parte de los gobiernos.

La acción del BID fue decisiva para los pasos que se siguieron. En primer lugar, el Banco ayudó a los doce países suramericanos a identificar los proyectos que constituirían ese grupo limitado de proyectos estratégicos. De esta forma nació la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 (AIC), que está constituida por un primer conjunto de 31 proyectos de integración. Esta Agenda con sus 31 proyectos estratégicos, con inversión estimada de más de US\$14 mil millones, fue aprobada por el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) de IIRSA, en noviembre de 2004, y presentada a los Presidentes de Suramérica en la Cumbre de Cusco de diciembre de 2004.

En segundo lugar, para apoyar la ejecución de esos 31 proyectos, el BID desarrolló y financió la implantación de un Sistema de Información para la Gestión Estratégica de Proyectos (SIGE) en cada uno de los países de la Iniciativa. Ésta es una herramienta diseñada para la gestión de proyectos orientada a re-

Figura 1: Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010



sultados y que permite generar mecanismos de información y monitoreo en las más altas instancias gubernamentales contribuyendo a la superación de los obstáculos que se pudieran presentar en su ejecución.

El BID lideró el intento de implantar en IIRSA esa nueva forma de gestión por estar convencido de que muchas veces no son cuestiones asociadas a los recursos financieros las que impiden la obtención de resultados en la implementación de proyectos de alcance estratégico,

sino obstáculos de otra naturaleza, como por ejemplo, restricciones políticas, ambientales, burocráticas, institucionales, o técnicas, entre otras, que las metodologías tradicionales de gestión de proyectos no parecieran ser capaces de superar en los tiempos necesarios para una ejecución eficiente.

Con el objetivo de estimular la gestión intensiva de proyectos orientada a resultados en los proyectos de la AIC a través del SIGE, el Banco, con recursos del Programa de Implementación

del Pilar Externo del Plan de Acción a Mediano Plazo para la Efectividad del Desarrollo (PRO-VEV) apoyó la realización en 2006 de un taller para el intercambio de experiencias entre los países miembros de la Iniciativa IIRSA y especialistas en gestión orientada a resultados.

Aunque el SIGE no haya sido utilizado plenamente como herramienta de gestión como fuera la expectativa original, el esfuerzo del Banco no fue en vano ya que ha generado en IIRSA, a partir de 2005, un ambiente de im-

plementación y de resultados que ha permitido dar un nuevo impulso a la Iniciativa para proseguir con los trabajos técnicos y avances conceptuales y metodológicos aún más importantes para la integración y desarrollo suramericano.

Además de la acción decisiva para la conformación de la AIC, el Banco apoya 15 de los 31 proyectos estratégicos de IIRSA a través de financiamiento, estudios para su preparación y/o asistencia técnica (ver Cuadro 2).

Figura 2: SIGE – Sistema de Información y Gestión Estratégica de la AIC

Información de calidad y en tiempo

Monitoreo orientado a la decisión

Comunicación

Cuadro 2: Proyectos de la AIC apoyados por el BID

Nº	Proyectos	Eje/Proceso	Millones de US\$	Países
1	Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualeguaychú	MERCOSUR - Chile	780,0	AR (BR)
2	Adecuación del Corredor Rio Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira	MERCOSUR - Chile	234,0	UY (AR-BR)
3	Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (Rodovia Mercosur)	MERCOSUR - Chile	700,0	BR (AR-UY)
4	Nuevo Puente Presidente Franco-Porto Meira con Centro de Frontera Paraguay-Brasil	Capricornio	80,0	PY-BR
5	Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez	Interoceánico Central	477,0	BO (BR-CH-PE)
6	Rehabilitación del Tramo El Sillar	Interoceánico Central	120,0	BO (CH-PE)
7	Centro Binacional de Atención de Frontera Desaguadero	Andino	7,5	BO-PE
8	Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira	Andino	2,0	CO-VE
9	Corredor vial Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís	Amazonas	373,0	CO
10	Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos	Amazonas	681,2	PE (BR)
11	Puerto Francisco de Orellana	Amazonas	105,3	EC
12	Carretera Boa Vista-Bonfim-Lethem-Georgetown (1º Etapa: Estudios)	Escudo Guayanés	3,3	GY-BR
13	Mejorías en la Vía Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowijne	Escudo Guayanés	105,0	SU-GY
14	Exportación por Envíos Postales para PyMEs	TICs	5,0	Regional
15	Implementación de Acuerdo de Roaming en América del Sur	TICs	1,3	Regional
TOTAL			3.674,6	

Notas: ■ Perfil ■ Pre-ejecución ■ Ejecución ■ Concluido

Fuente: Elaboración propia del BID (Agosto de 2010)

Los objetivos estratégicos 2006-2010

Concluida la primera mitad de los diez años del Plan de Acción de IIRSA, los países suramericanos, en la VII Reunión del CDE, realizada en Asunción, Paraguay, decidieron definir objetivos estratégicos para la Iniciativa para el período 2006 a 2010. Estas orientaciones se estructuran en cuatro líneas de acción principales:

Implementación: Asegurar la implantación de los proyectos de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) y apoyar la preparación y el financiamiento de los proyectos de la Cartera de IIRSA.

Planificación – Etapa II: Promover un salto de calidad en los procesos de planificación territorial y de toma de decisiones de inversión en infraestructuras de integración.

Procesos Sectoriales de Integración (PSI) – Un Nuevo Enfoque: Focalizar las acciones y el conocimiento acumulado en la Iniciativa en los Procesos Sectoriales de Integración (PSI) para apoyar proyectos específicos de infraestructura de integración.

Difusión Amplia de la Iniciativa: Fortalecer el proceso de difusión para ampliar el conocimiento de la sociedad suramericana sobre los avances y realizaciones de la Iniciativa IIRSA.

Con la aprobación de los objetivos estratégicos, la Iniciativa IIRSA entró en una nueva etapa de profundización del trabajo desarrollado hasta 2005 reforzando el ambiente de ejecución de proyectos y dando un “salto de calidad” en el proceso de planificación territorial, con miras a una inversión más eficiente de los recursos disponibles.

Las instituciones del CCT, especialmente el BID por su mayor capacidad movilizadora de recursos técnicos y financieros, fueron fundamentales para que los países pudieran llevar adelante esta nueva agenda de IIRSA. Desde entonces, el Banco focalizó su acción en apoyar a los países para cumplir con las actividades de los planes anuales de IIRSA basados en esas cuatro líneas estratégicas, conforme sintetizado a continuación.

Implementación

En el campo de la implementación, el Banco también ha dado una importante contribución. La más notable fue la creación del Fondo de Integración (FIRII), que financia en términos no reembolsables los estudios para la preparación de los proyectos de integración.

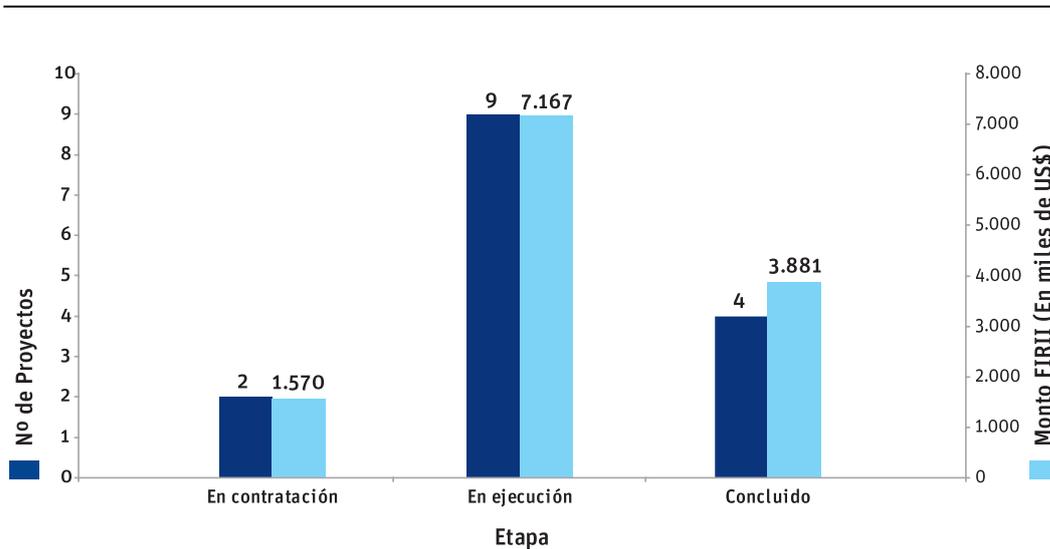
Con los recursos del FIRII (US\$40 millones), el Banco ha financiado, desde 2006 a la fecha, 15 estudios relacionados con la preparación de proyectos de la AIC y de la Cartera IIRSA, con un monto de financiamiento de US\$ 12,6 millones, conforme presentado en el gráfico 1 y en detalle en el Anexo I. Asimismo, la actuación del Banco en apoyo a la preparación de los proyectos ha permitido la construcción de consensos entre países para avanzar en pro-

yectos complejos como los de integración.

La realidad es que en la segunda mitad de los años 2000 se han aliviado las restricciones financieras, particularmente las de naturaleza fiscal, que reducían la capacidad de realización de inversiones en infraestructura. De esta forma, los gobiernos de los países miembros de IIRSA fueron percibiendo que el verdadero cuello de botella no era el financiamiento de las obras, pero sí la capacidad de los países de preparar buenos proyectos de infraestructura.

Como consecuencia de este escenario favorable a la inversión, particularmente la inversión pública, el 43,5% de los 524 proyectos de la Cartera IIRSA están concluidos (10,1%) y/o en ejecución (33,4%) sumando un esfuerzo de inversión de US\$ 54.304 millones, de los

Gráfico 1: Fondo de Integración (FIRII) - Cooperaciones Técnicas del BID para Proyectos IIRSA por etapa de ejecución



Fuente: Elaboración propia del BID (Agosto de 2010)



Pavimentación Ruta 10 en Paraguay

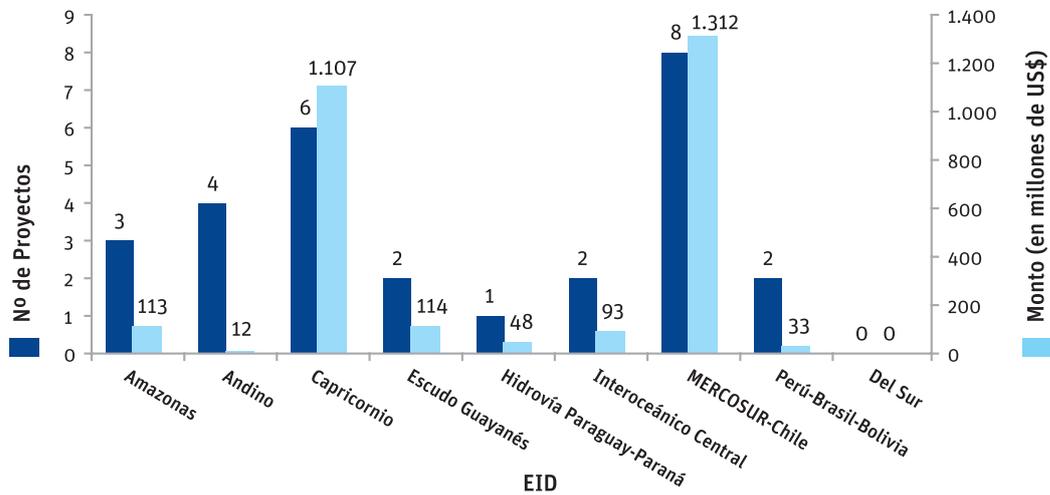
cuales el 84% aproximadamente proviene de recursos públicos o de mecanismos de participación público/privado.

El Banco también está presente en el financiamiento de estos proyectos. A la fecha, el Directorio Ejecutivo del BID ha aprobado préstamos para apoyar 27 proyectos de la Cartera IIRSA y 1 que se encuentra en preparación que suman una inversión total de US\$8.871 millones con un aporte del BID de US\$2.832 millones, conforme presentado en el Anexo II y en los gráficos 2 y 3 de la siguiente página.

La mayoría de los préstamos del Banco son para proyectos IIRSA del sector público. Sin embargo, con el caso del Proyecto IIRSA Norte en Perú, uno de los 31 proyectos prio-

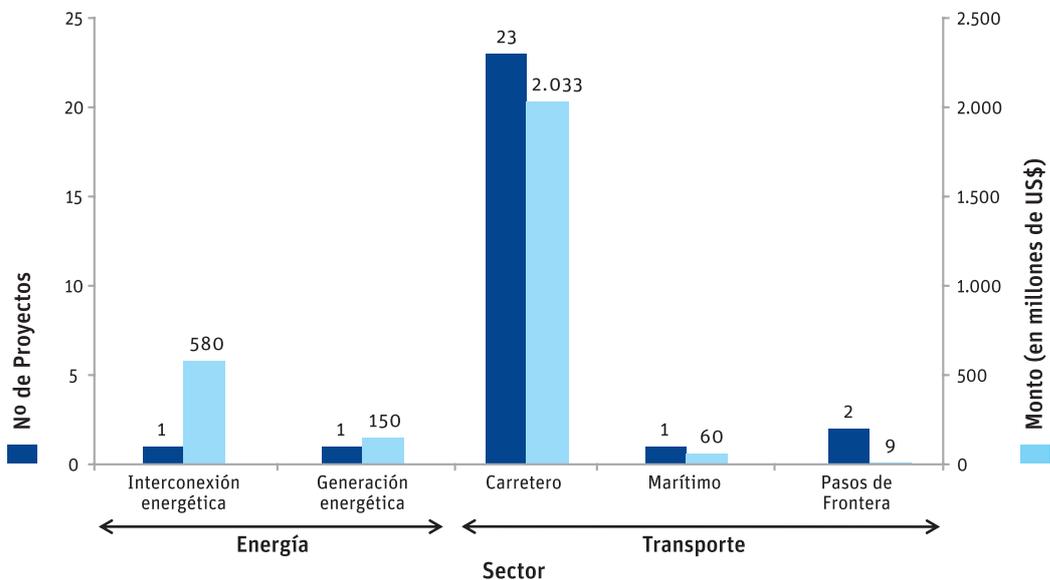
ritarios de la Iniciativa, el BID fue innovador, otorgando una garantía de US\$60 millones en el contexto de una asociación público-privada. La garantía sirve de apoyo a los pagos anuales diferidos del gobierno a la Concesionaria IIRSA Norte durante un período de 20 años. Dicha garantía, que puede ser convertida en deuda soberana en caso de que el gobierno deje de pagar a la concesionaria, exigió nuevas maneras mediante las cuales el Banco podría estructurar su participación financiera, así como la creación de nueva documentación legal. Esta estructura financiera innovadora indujo a una mayor competencia en la licitación para seleccionar la concesionaria privada.

Gráfico 2: Préstamos del BID para Proyectos IIRSA por Ejes de Integración y Desarrollo



Fuente: Elaboración propia del BID (Agosto de 2010)

Gráfico 3: Préstamos del BID para Proyectos IIRSA por Sector



Fuente: Elaboración propia del BID (Agosto de 2010)



Proyecto NEA-NOA en Argentina

Un aspecto importante de la implementación de los proyectos de la Cartera IIRSA es que ya está produciendo cambios en el territorio, con un mejor aprovechamiento de las complementariedades de las economías suramericanas, generando nuevas dinámicas socio-económicas que favorecen tanto a los territorios aislados (caso del Puente sobre el Río Acre y la Carretera Interoceánica Sur, en la frontera entre Brasil y Perú), como a los centros dinámicos más importantes de los países de la Región (caso de la Ruta 14, en Argentina y *Rodovia do Mercosul/Palhoça-Osório*, en Brasil).

Planificación - Etapa II

La decisión de definir objetivos estratégicos para la Iniciativa fue precedida de una reflexión importante sobre la experiencia de planificación en la Región llevada a cabo en un taller realizado en Asunción en noviembre de 2005. En este taller fue planteado un nuevo desafío para IIRSA: ampliar el alcance estratégico de la Cartera de Proyectos IIRSA a través de la realización de una segunda etapa del proceso de planificación territorial.

Este desafío ameritaba un esfuerzo de todos, países e instituciones del CCT. Pues bien, desde 2006 se han desarrollado y aplicado en el



Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualeguaychú en Argentina

terreno nuevas metodologías y herramientas de planificación para profundizar el conocimiento sobre los territorios de cada grupo de proyectos en las áreas de logística, competitividad de cadenas productivas y sostenibilidad socio-ambiental. Estas metodologías han permitido consolidar la información en sistemas cartográficos, perfeccionar la metodología de análisis de proyectos de integración, e identificar acciones complementarias de alcance económico, socio-ambiental e institucional.

Una vez más, el Banco tuvo un rol protagónico al impulsar esta nueva agenda, particularmente en el desarrollo y aplicación de las nuevas metodologías. En efecto, el BID desarrolló la metodología de integración productiva y logística (IPr-Lg) y apoyó a la CAF en la compleja tarea de adecuar la metodología de evaluación ambiental estratégica para su utilización en IIRSA. De este último trabajo, surgió la EASE, la metodología de evaluación ambiental y social con enfoque estratégico de IIRSA. También el Banco está apoyando a los países en la aplicación de estas dos metodologías a través de recursos de cooperaciones técnicas administradas por INTAL y con el soporte técnico de la Coordinación IIRSA del Banco. Hasta 2010 el BID apoyó la aplicación de la metodología de IPr-Lg en cuatro grupos de proyectos y de EASE en un grupo de los Ejes Andino, Capricornio, Del Sur, Interoceánico Central y MERCOSUR-Chile involucrando a Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú.

Adicionalmente, el INTAL, con el soporte técnico de la Coordinación IIRSA del Banco,

organizó cinco talleres regionales de capacitación en la aplicación de la metodología EASE dirigidos a técnicos calificados de las agencias gubernamentales relacionadas con los temas socio-ambientales de los países miembros de la Iniciativa. Los recursos utilizados para estas actividades fueron aportados por el BID a través de una cooperación técnica regional.

En la misma línea de capacitación de los equipos técnicos gubernamentales que participan de la Iniciativa IIRSA en el campo de la planificación, el Banco, a través de INTAL y en conjunto con las demás instituciones del CCT, ha apoyado la realización de dos Talleres de Capacitación sobre la Infraestructura Regional Suramericana con el objetivo de nivelar conocimientos y situar a los funcionarios involucrados, en una perspectiva de la economía política de los problemas generados por el desarrollo de infraestructura de integración. El primer taller fue realizado en octubre de 2008 en la sede de la CEPAL en Santiago de Chile y el segundo en septiembre de 2009 en el INTAL, en su sede de Buenos Aires, Argentina.

Procesos Sectoriales de Integración (PSI) - Un Nuevo Enfoque

IIRSA ha sido concebida con un enfoque innovador en varios campos, sea por su arquitectura institucional flexible o por las herramientas de gestión y planificación que utilizaron desde el inicio el concepto de Ejes de Integración y Desarrollo. La Iniciativa también ha innovado al impulsar el tratamiento conjunto de los proyectos y de los Procesos Sectoria-

les de Integración, es decir, al incorporar a la planificación de los proyectos los temas de la integración que van más allá de las obras de infraestructura física *per se* y que apuntan a profundizar la integración por la vía del desarrollo de los aspectos regulatorios, operativos e institucionales.

Las instituciones del CCT han contratado varios estudios y diagnósticos para brindar elementos técnicos a las discusiones entre los países en el campo de los Procesos Sectoriales, según fuera mencionado anteriormente. El BID, además de esos trabajos, ha apoyado a los países en la identificación de acciones para el mejoramiento del más importante paso de frontera de Suramérica, el Paso Cristo Redentor, entre Argentina y Chile y para el desarrollo de la integración fronteriza entre estos dos países y entre Colombia y Ecuador.

La acción del Banco en estos casos, así

como en otros proyectos involucrando más de un país, como es el estudio de la navegabilidad del río Napo, entre Ecuador y Perú, asume una gran importancia ya que la labor de coordinación y el papel de *Honest Broker* del BID hace favorecer la cooperación entre los países y ha permitido a los equipos nacionales trabajar juntos para el propósito común de desarrollar la región.

Adicionalmente, el Banco actuó con mucha decisión al impulsar dos proyectos del PSI de Comunicaciones y que forman parte de la Agenda de Implementación Consensuada: Exportación por Envíos Postales para PyMEs y Acuerdo de Roaming Suramericano.

El objetivo del primer proyecto es promover la inserción de las MIPyMEs en el mercado internacional a través de un proceso simplificado de exportaciones y de reducción de costos utilizando la plataforma logística del correo,



Paso de Frontera Cristo Redentor entre Argentina y Chile

mediante la adaptación de la experiencia exitosa del “Sistema de Exportaciones por Envíos Postales” implementado por el Gobierno brasileño y conocido bajo la marca “Exporta Fácil”. Desde su lanzamiento en Brasil a finales de 1999 hubo un crecimiento explosivo en las exportaciones por envíos postales llegándose a exportar casi US\$ 200 millones en 2009 (ver Gráfico 4), tendencia que puede reproducirse a nivel regional, y que ha motivado el interés de los países miembros de IIRSA en adaptar el modelo brasileño en el marco de la Iniciativa.

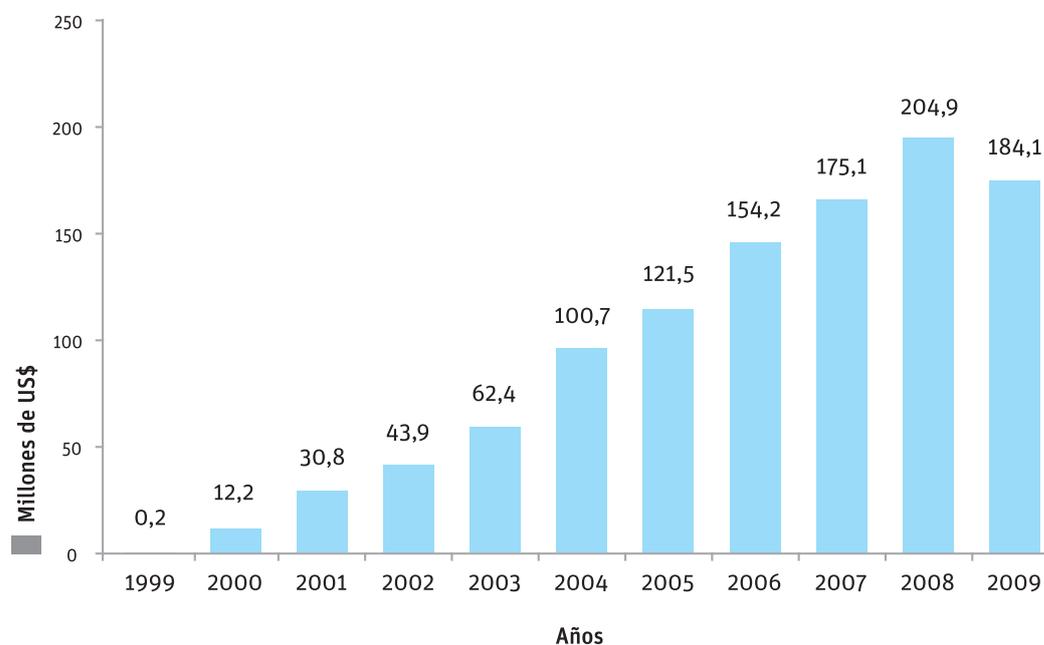
A la fecha, el Banco - directamente, y a través del Fondo Multilateral de Inversiones (FO-MIN) - está apoyando la implementación del “Exporta Fácil” en cinco de los doce países

miembros de la Iniciativa IIRSA: Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Uruguay, a través de una cooperación técnica no reembolsable de US\$ 1,5 millones.

También el Banco con recursos propios está apoyando la implementación del proyecto en Argentina y los pre-diagnósticos en Bolivia y en Paraguay y ha apoyado la realización de dos cursos de capacitación de técnicos del proyecto para ampliar la red a nivel regional así como la realización de un seminario de difusión tanto para los países de IIRSA como del Proyecto Mesoamérica.

Un elemento que hace muy singular a este proyecto en el marco de la Iniciativa IIRSA es el mecanismo de cooperación técnica multila-

Gráfico 4: Evolución de las exportaciones postales en Brasil (US\$ millones)



Fuente: Ministerio de Comunicaciones de Brasil

teral que ha generado entre los países y que está permitiendo conformar una red de expertos regionales en el tema que pueden apoyar la implantación del proyecto en otros países.

El otro proyecto del PSI de Comunicaciones - Acuerdo de Roaming Suramericano - está aprovechando el espacio regional de coordinación intergubernamental de la Iniciativa IIRSA para definir acciones que permitan armonizar y estimular el mercado suramericano de servicios de roaming, fomentando de esta manera la integración regional a través de las telecomunicaciones móviles y ofreciendo mejores servicios a los usuarios y mayores oportunidades de negocio al sector privado.

El Banco ha venido contribuyendo decididamente con este proyecto desde sus orígenes. En primer lugar, se financió con recursos de una cooperación técnica regional (US\$400.000), la elaboración del Estudio denominado “Diagnóstico del Mercado Regional de Servicios de Roaming”, el cual permitió: i) contar con una base común de análisis; ii) identificar las fallencias y oportunidades de mejoramiento del servicio; y iii) sentar las bases de un plan de acción de mejoras del servicio.

En segundo lugar, el Banco está actualmente llevando adelante una cooperación técnica de Bienes Públicos Regionales por un monto de US\$930.000, la cual tiene por objeto apoyar a los países en la implementación del Plan de Acción del proyecto de Roaming Suramericano discutido en el Grupo Técnico Ejecutivo de IIRSA y en los foros regionales del sector, tales como la Comisión Interamericana de Te-

lecomunicaciones (CITEL) y la Asociación Latinoamericana de Operadores de Telefonía Móvil (GSMA-LA).

Otra actividad en IIRSA que el BID ha fomentado es la cooperación entre los países suramericanos, siendo el ejemplo más destacado el proyecto “Exportaciones por Envíos Postales para Micro, Pequeñas y Medianas Empresas” ya mencionado. En 2008, la Presidencia del CDE de IIRSA, ejercida por Colombia, lideró la realización del “Taller de Casos Exitosos”. A raíz de ese evento, el BID aprobó el programa regional “Apoyo a la creación de una red regional IIRSA de intercambio de casos exitosos en la provisión de servicios de infraestructuras”, a través del cual el Banco prestó asistencia técnica y financiera a la cooperación entre los países fomentando la creación de esta red de intercambio de mejores prácticas.

Con esta operación se realizaron siete visitas de acercamiento de delegaciones técnicas de países interesados a los países que implementaron el modelo exitoso. Los casos que motivaron estos intercambios entre los países fueron el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) implementado por Colombia en sus principales ciudades, la exportación por envíos postales para pequeñas y medianas empresas (Exporta Fácil) implementado por Brasil y ya presente en otros países de la región, la seguridad vial y la metodología del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP), presente en forma piloto en algunos de los países de la iniciativa, y la provisión de servicios logísticos multimo-

dales del Puerto del Canal de Panamá. Ese programa ha involucrado a Brasil, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay, miembros de IIRSA y a Panamá, país miembro del Proyectos Mesoamérica.

Con la excepción de los casos mencionados, los resultados presentados en los PSI son modestos relativamente en relación a las expectativas originales de IIRSA. En efecto, a lo largo de estos diez años, el espacio de diálogo y coordinación creado en IIRSA, y el apoyo del BID y demás instituciones del CCT no fueron suficientes para avanzar en los temas regulatorios y normativos para mejorar la integración en las áreas de energía y transportes aéreo, marítimo y multimodal. Éstas son áreas que seguirán requiriendo un esfuerzo mayor de todos los países suramericanos para potencializar el uso de las infraestructuras de integración, para atraer al sector privado hacia los proyectos, reducir los costos de transporte y promover el fortalecimiento de mercados y de producción regionales.

Difusión Ampla de la Iniciativa

En los diez años de existencia de IIRSA, el BID ha buscado estimular una mayor apertura de la Iniciativa a la participación de la sociedad civil y fortalecer el proceso de difusión para ampliar el conocimiento de la comunidad suramericana en torno a los avances en el proceso de integración.

A través de la labor del Banco se ha podido desarrollar y mantener la página web de IIRSA que ofrece información integral y de calidad sobre las actividades de la Iniciativa,

no sólo de los proyectos, estudios y documentos sino también de las propias deliberaciones intergubernamentales. Cabe destacar que instaurar la práctica de la transparencia e información integral en estos temas ha significado superar debates internos de posiciones que aconsejaban mayor reserva y celo de la información.

Asimismo, cabe resaltar que las informaciones sobre los proyectos disponibles en la página IIRSA (www.iirsa.org/proyectos) están organizadas en una base de datos especialmente diseñada para facilitar la consulta. Estructurar esa base de proyectos on-line con información de los más de 500 proyectos de la Cartera IIRSA actualizada por los países ha demandado del Banco mucho esfuerzo y persistencia.

Otra forma de difusión utilizada en IIRSA en este período fue a través de la producción de videos sobre los proyectos. Con el apoyo de BIDtv se han realizado 10 videos documentales sobre proyectos IIRSA como instrumento para dar a conocer a la comunidad, especialmente suramericana, los avances experimentados por la Iniciativa IIRSA y los beneficios económicos y sociales derivados de la ejecución de los proyectos.

Además de ser valiosos mecanismos de difusión al interior de cada uno de los países y utilizados por éstos en diferentes eventos y de estar publicados en la página web de IIRSA, la mayoría de los videos han sido distribuidos a la red de socios de BIDtv, que incluye a más de 85 canales de televisión en 20 países, lo-

Figura 3: Banco de Datos de la Cartera de Proyectos IIRSA

The screenshot displays the 'FICHA DEL PROYECTO' (Project Card) for 'AEROPUERTO REGIONAL DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA Y TRANSFERENCIA DE CARGA INTERNACIONAL SANTA ROSA'. The interface includes a header with the IIRSA logo and flags of participating countries, a language menu (Español, English, Português), and a 'Salir' button. Below the header are navigation buttons: 'Volver al listado de proyectos' and 'Nueva Búsqueda'. The main content area is divided into several sections:

- NOMBRE:** AND25 AEROPUERTO REGIONAL DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA Y TRANSFERENCIA DE CARGA INTERNACIONAL SANTA ROSA
- EJE:** ANONDO
- GRUPO:** G5 - CONEXIÓN COLOMBIA (PUERTO TUMACO) - ECUADOR (PUERTO ESMERALDAS - GUAYAGUIL) - PERÚ (ICA)
- OBJETIVO:** Se requiere una apropiada conexión aérea para esta zona fronteriza. Santa Rosa, Machala constituyen el punto limítrofe con Ecuador- Perú y regional dentro de este grupo, apoya al desenvolvimiento fronterizo e intercomercial.
- SOLUCIÓN:** Construir un nuevo aeropuerto con las facilidades para el desplazamiento de pasajeros y carga de volumen en la zona de integración frontera Ecuador-Perú y de la región.
- SITUACIÓN:** Este proyecto cuenta con estudios definitivos y está a cargo de la Dirección Nacional de Aviación Civil.
- COMENTARIO:** Su construcción está previsto en el plan plurianual de inversiones del 2005-2010, con una inversión aproximada de 65 millones de dólares.

Additional information on the right side of the card includes:

- ETAPA:** INVERSION
- PAISES:** ECUADOR
- COORDINADOR NACIONAL:**
 - NOMBRE:** PATRICIO ALARCÓN CHACÓN
 - EMAIL:** palarcon@mop.gov.ec
 - TELEFONO:** (593)222-4730
 - INSTITUCION:** Ministerio de Transportes y Obras Públicas
- INVERSION EN US\$:**
 - TOTAL:** 65,000,000
- RESPONSABLE ULTIMA MODIFICACION:**
 - NOMBRE:** PATRICIO ALARCON CHACÓN
 - EMAIL:** palarcon@mop.gov.ec
 - FECHA MODIF.:** 5/12/2008 1:33:52 PM
 - TIPO DE:** *****

At the bottom, there are links for 'DOCUMENTOS ADICIONALES / BENEFICIOS ECONOMICOS Y FINANCIEROS' and a footer with 'Inicio IIRSA Ayuda Adobe Reader Manual Interfase Manual Funcional Resumen Funcional' and '©2006 IIRSA'.

Información actualizada de los más de 500 proyectos de la Cartera de Proyectos IIRSA

grando así una amplia cobertura regional de divulgación.

En este contexto, uno de los documentales realizados sobre el proyecto Duplicación del Tramo Palhoça-Osorio (*Rodovia Mercosur*) y titulado “Más unidos con IIRSA” ha sido galardonado en el año 2006 con el premio CNN *World Report Award* en la categoría *Best Business Report*.

También en el campo de la difusión, el Banco apoyó a Colombia a hacer presente a IIRSA en la feria Expodesarrollo 2009. Esta exposición, se desarrolló en el marco de la Quincuagésima Reunión Anual de la Asamblea de Gobernadores del BID, del 27 al 31 de marzo de 2009 en Medellín, Colombia. El

stand de IIRSA se centró en dar a conocer al público asistente (empresarios, representantes de cámaras de comercio, funcionarios gubernamentales, estudiantes, académicos y público en general) los avances del proceso de integración física en Suramérica a través de los trabajos realizados hasta la fecha del marco de la Iniciativa.

En relación a la participación más activa de la sociedad civil en IIRSA, el Banco ha sido gran impulsor, dentro del CCT y junto a los países, de que la Iniciativa tuviera una estrategia de participación clara y proactiva.

Un intento importante en esa dirección fue la realización de los Talleres VESA en los doce países suramericanos, menciona-

dos anteriormente. La propuesta de los talleres era iniciar un proceso de apertura de IIRSA a la sociedad civil. El Banco estaba comprometido con esa estrategia y la ha impulsado en el seno de las reuniones de Coordinadores Nacionales y de Ministros de IIRSA (CDE) desde el año 2004. Para financiar la realización de esos eventos en el año 2005, el BID utilizó una cooperación técnica con el *Centro Brasileiro de Relações Internacionais* (CEBRI). Los resultados fueron heterogéneos, en función de la forma como cada gobierno veía el tema. La visión de los representantes de la sociedad civil organizada es la de que los espacios de diálogo creados con los talleres no fueron suficientes para permitir un cambio que generase una mayor participación.

En síntesis, en materia de difusión de IIRSA las herramientas están desarrolladas y disponibles, sin embargo, falta mayor trabajo de comunicación, especialmente de parte de los gobiernos dueños de la Iniciativa. Por otro lado, aunque haya conciencia de los representantes gubernamentales de que IIRSA puede ser enriquecida por espacios de interacción más amplios con la participación de otros actores relevantes para el éxito de la Iniciativa, como por ejemplo, los gobiernos sub-nacionales, autoridades reguladoras, representantes del sector privado nacional y regional, grupos organizados de la sociedad civil y centros de pensamiento y academia nacionales y regionales, ésta es una agenda que no ha sido implementada satisfactoriamente, a pesar del esfuerzo realizado y de los recursos dedicados.

Recursos aportados por el BID a IIRSA

Como se ha señalado, el BID ha brindado, en estos diez años, asistencia técnica, apoyo logístico y financiero a IIRSA, lo cual ha posibilitado la consolidación y funcionamiento permanente de esta Iniciativa. Para esta labor, el Banco ha movilizado significativos recursos humanos y financieros. El Banco ha aportado tiempo de sus ejecutivos y especialistas, y ha contratado consultores para las diversas actividades que este proceso de integración ha requerido.

Recursos administrativos, de cooperaciones técnicas no reembolsables, del FOMIN y del FIRII fueron las fuentes principales para impulsar la Iniciativa. Estos recursos han permitido al Banco tener presencia en IIRSA y a

INTAL operar como Secretaría para ofrecer el apoyo logístico a los países y coordinar a las instituciones del CCT (ver Cuadro 3). Del mismo modo, estos fondos contribuyeron al desarrollo de herramientas metodológicas utilizadas para el ordenamiento de la Cartera de Proyectos así como para evaluar impactos y oportunidades en lo productivo, social y ambiental. En particular, los recursos del FOMIN fueron el catalizador de la cooperación entre los países, fundamental para el proyecto Exporta Fácil. Por su lado, la creación del FIRII atendió la demanda de los países para que el Banco ofreciera un mecanismo de financiamiento diferenciado para los proyectos de integración.

Cuadro 3: Apoyo del BID a IIRSA – Recursos No Reembolsables (US\$ mil)

TOTAL	FIRII	PRESUPUESTO	COOP. TÉC.	FOMIN
33.223	12.617	10.559	8.495	1.552

Nota: Valores aprobados para todos los fondos con excepción del presupuesto (valores ejecutados hasta 2009 y aprobado 2010)

El BID en IIRSA: Destacados

- 15 de los 31 proyectos estratégicos de la AIC reciben el apoyo del Banco (preparación o financiamiento).
- 28 proyectos de la Cartera IIRSA, sumando una inversión total de US\$8,9 mil millones y financiamiento de US\$2,8 mil millones, han sido aprobados por el Directorio Ejecutivo del Banco (27 proyectos) o están en preparación (1 proyecto).
- El FIRII está permitiendo apoyar 15 estudios técnicos relacionados con proyectos de la Cartera IIRSA, por una inversión aproximada de US\$12,6 millones.
- El proyecto de Exportación por Envíos Postales para PyMEs desarrollado por Brasil cuenta con el apoyo de una cooperación técnica no reembolsable del FOMIN de US\$1,5 millones para la implantación en Perú, Uruguay, Ecuador, Colombia y Chile. Adicionalmente, el Banco, con recursos propios, está apoyando la implantación en Argentina y los pre-diagnósticos en Bolivia y en Paraguay.
- El Proyecto de Roaming Suramericano está recibiendo un impulso del BID con una Cooperación Técnica por un monto de US\$400 mil y con otra cooperación de US\$930 mil bajo el Programa de Bienes Públicos Regionales del BID.
- El Banco estructuró un mecanismo innovador para financiar el proyecto Amazonas Norte – IIRSA/Esquema de Garantía del BID de US\$ 60 millones.
- El Banco está apoyando la creación de una red regional IIRSA de intercambio de casos exitosos en la provisión de servicios de infraestructuras.
- El Banco desarrolló y está aplicando nuevas herramientas para planificación y gestión de IIRSA tales como el Sistema Especial de Monitoreo y Gestión por Resultados (SIGE), la Planificación Territorial Indicativa y la Metodología de Integración Productiva y Logística.
- El Banco está apoyando a los países en la capacitación y aplicación de la Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE).
- El Banco, a través de BIDtv, ha desarrollado videos sobre proyectos IIRSA, contribuyendo directamente al proceso de difusión de la Iniciativa.
- El BID, a través de INTAL, es la Secretaría del Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA.

Conclusiones

IIRSA ha sido una experiencia innovadora y exitosa en el proceso de integración suramericano que se plasmó en su enfoque territorial, en el diseño institucional con el cual se organizó el diálogo y trabajo de los gobiernos, en la utilización de nuevas herramientas de planificación y gestión. En conjunto, estos elementos permitieron movilizar el interés de los países e instituciones financieras regionales en torno a una agenda de trabajo consensuada con un foco en actividades y resultados de manera sostenida a lo largo de una década. A la luz de la historia de la región, ésta es una experiencia singular en varios sentidos, con impactos que son tangibles y con el potencial de capitalizar mayores esfuerzos en un horizonte próximo.

Por su lado, el compromiso del Banco Interamericano de Desarrollo con la integración y el desarrollo de la infraestructura regional se remonta a su fundación. No fue diferente en el caso de la Iniciativa IIRSA. Conforme visto a lo largo de este documento, el papel que cumplió el BID fue más allá del financiamiento de proyectos de integración. Las intervenciones del Banco han contribuido a crear espacios de diálogo y construcción de consensos entre los gobiernos que, de otra manera, habría sido con-

siderablemente más difícil de lograr. Esta labor de articulación se ha venido realizando sin desmedro de la calidad técnica de los trabajos y preservando el interés de los gobiernos como actores principales de IIRSA.

Cumplidos diez años de la realización de la Primera Cumbre de Presidentes de América del Sur, la Iniciativa IIRSA se ha consolidado como un activo de los países de la Región que busca ahora proyectarse al futuro con una agenda común de acciones y proyectos para la integración en un marco institucional nuevo y más ambicioso. En efecto, con el surgimiento de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) está naciendo una nueva arquitectura institucional UNASUR/IIRSA que deberá llevar adelante el legado de IIRSA renovando el compromiso de los países suramericanos con la integración del subcontinente.

El Banco, en este nuevo escenario, será llamado una vez más a colaborar con los países en el desarrollo y promoción de la integración, aportando todo su conocimiento técnico, su capacidad de convocatoria y su capacidad financiera y de recursos humanos, en beneficio de la nueva etapa que comienza para el proceso de integración regional.



Anexo I: Fondo de Integración (FIRII) Cooperaciones Técnicas del BID para Proyectos IIRSA

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	898.288
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"	906.020	482.520
6		SU-T1030	Estudios para la Rehabilitación de la Carretera Meerzog-Albina	1.875.000	1.500.000
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	1.000.000
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	930.971	744.777
13		BR-T1044	Estudios de Prefactibilidad Económica, Técnica y Ambiental para la Conexión Hidroviaria e Intermodal de las Hidrovías Tietê-Paraná y Paraná-Prata	500.000	400.000
14		PR-T1046	Acceso vial del lado paraguayo al Segundo Puente Presidente Franco - Porto Meira (Foz de Iguazú)	907.500	720.000
15		PE-T1040	Plan de Desarrollo del Sistema Hidroviario del Amazonas	1.062.500	850.000
TOTAL				17.242.991	12.617.585

Notas:  En Ejecución  En Contratación  Concluida

Fuente: Elaboración propia del BID (Agosto de 2010)

Anexo I (continuación): Fondo de Integración (FIRII) – Mapa de las Cooperaciones Técnicas del BID para Proyectos IIRSA



1. Apoyo a la preparación del Programa de modernización del Puerto de Montevideo
2. Programa de Preinversión para la Carretera Georgetown-Lethem (Tramo Guyana)
3. Preparación del Programa Carretera Pasto-Mocoa
4. Estudio Diseño Final e Impacto ambiental tramos Caranavi- Quiquibey-Yucumo
5. Estudio para Optimización del funcionamiento del Paso de Frontera “Sistema Cristo Redentor”
6. Estudios para la Rehabilitación de la Carretera Meerzog-Albina
7. Plan Estratégico de Desarrollo Sustentable de la Meso Región Metropolitana de Río de Janeiro
8. Prefactibilidad de la expansión del Puerto de Santos
9. Estudio de Conectividad entre Chile y Argentina
10. Pasos de Frontera Colombia-Ecuador
11. IIRSA Estudio de Mercado del Puerto Seco Rivera y logística
12. Estudio de Transporte y Navegabilidad del Río Napo
13. Estudios de Prefactibilidad Económica, Técnica y Ambiental para la Conexión Hidroviaria e Intermodal de las Hidrovías Tietê-Paraná y Paraná-Prata
14. Acceso vial del lado paraguayo al Segundo Puente Presidente Franco - Porto Meira (Foz de Iguazú)
15. Plan de Desarrollo del Sistema Hidroviario del Amazonas

Anexo II: Préstamos de la Cartera IIRSA aprobados o en preparación por parte del BID (1)

ID	País	Nombre del Proyecto en la Cartera IIRSA	Monto de Inv. Proyecto IIRSA (M US\$)	Fin. BID (M US\$)	Operación	Estado del Préstamo	Fecha de Aprobación	
1	AR	Duplicación de Calzada Ruta Nacional Nº 34 Límite con Salta - San Pedro de Jujuy	125,0	66,7	AR-L1014	Ejecución	28-Feb-07	
2	AR	Duplicación de la Ruta Nacional Nº 14 entre Paso de Los Libres y Gualaguaychú	780,0	180,0	AR0202	Ejecución	13-Dic-00	
				205,0	AR-L1014	Ejecución	28-Feb-07	
3	AR	Interconexión eléctrica NOA - NEA	725,0	580,0	AR-L1021	Ejecución	2-Ago-06	
4	AR	Optimización del sistema Paso de Frontera Cristo Redentor	7,0	5,5	AR0202	Ejecución	13-Dic-00	
5	AR	Pavimentación de Ruta Nacional Nº 38 Río Marapa - Principio de Autopista	300,0	72,0	AR-L1014	Ejecución	28-Feb-07	
6	AR	Rehabilitación de la Ruta Nacional Nº 16, Empalme Ruta Nacional Nº 11 a Empalme Ruta Nacional Nº 34	350,0	14,2	AR0202	Ejecución	13-Dec-00	
				187,6	AR-L1014	Ejecución	28-Feb-07	
7	BO	Carretera Yucumo-Trinidad	200,0	33,1	B00200	Ejecución	1-Dec-04	
8	BO	Puente binacional sobre el Río Mamoré entre Guayaramerín y Guajará-Mirim	150,0		B00200	Ejecución		
9	BO	Construcción carretera Pailón - San José - Puerto Suárez	477,0	75,0	B00036	Ejecución	17-Apr-02	
10	BR	Conclusión de la Duplicación del Tramo San Pablo - Curitiba	165,0	270,0	BR0150	Concluido	29-Nov-95	
11	BR	Conclusión de la Duplicación del Tramo Belo Horizonte - San Pablo	1.300,0	265,0	BR0216	Concluido	4-Dec-96	
12	BR	Duplicación del Tramo Palhoça - Osorio (BR-101 / SC)	700,0	100,0	----	Aprobado *		
13	CO	Corredor vial Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís	373,0	53,0	CO-L1019	Aprobado	14-Dec-09	
					31,1	GY0056	Concluido	7-Nov-01
					37,3	GY0076	Ejecución	16-Jun-04
14	GU	Rutas de Conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana) - Guyana (Georgetown) - Suriname (Apura - Zanderij - Paramaribo)	205,4	24,3	GY-L1008	Ejecución	21-Nov-06	
					86,3	PR-L1007	Ejecución	13-Dec-06
15	PY	Construcción Ruta Nacional Nº 8, tramo Caazapá - Coronel Bogado	181,0	47,7	PR-L1007	Ejecución	13-Dec-06	
16	PY	Pavimentación del Tramo Carretero San Estanislao - Puerto de Rosario (Rutas B11 y B09)	33,5	47,7	PR-L1007	Ejecución	13-Dec-06	
17	PY	Pavimentación Tartagal - Misión La Paz - Pozo Hondo	250,0	100,0	PR0113	Ejecución	15-Nov-00	
18	PE	Carretera Paita - Tarapoto	181,9	60,0	PE-L1010	Aprobado	1-Feb-06	
19	PE	Carretera Tarapoto - Yurimaguas y Puerto de Yurimaguas	219,5		PE-L1010	Aprobado		
20	PE	Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Desaguadero	7,5	4,0	PE-L1003	Ejecución	20-Dec-06	
21	PE	Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación Tramo Sullana - Aguas Verdes (Incluye Vía de Evitamiento de Tumbes)	83,2	3,0	PE-L1006	Ejecución		
22	PE	Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación Tramo Trujillo - Sullana	441,0	1,6	PE-L1006	Ejecución	18-Dec-06	
23	PE	Pavimentación: Tacna - Tarata - Candarabe - Desvío: Humajalzo/Tarata - Capazo - Mazocruz	5,3	3,3	PE-L1006	Ejecución		
24	PE	Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación tramo Ancón - Pativilca	73,1	18,0	PE0235	Concluido	24-Sep-03	
25	SU	Mejoramiento de la Carretera Georgetown - Albina y Carretera de Macapá a Oyapock: tramo Ferreira Gomes - Oiapoque	295,0	21,7	SU-L1006	Ejecución	25-Nov-08	
26	UY	Adecuación del corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rutas Nº 1, 11, 8, 17, 18 y 26, Rutas 23 y 12	234,0	77,0	UR-L1001	Ejecución	20-Oct-04	
27	UY	Instalación de planta de regasificación GNL en Uruguay	840,0	150,0	UR-L1045	Preparación	1-Jan-11	
28	UY	Modernización del Puerto de Montevideo y obras complementarias	169,0	60,0	UR-L1004	Ejecución	15-Oct-08	
TOTAL			8.871,4	2.832,4				

(*) Financiamiento cancelado.

(1) La estructuración de los préstamos del Banco abarca, en algunos casos, más componentes que el tramo de la Cartera IIRSA, mientras que en otras operaciones, el proyecto IIRSA comprende mayores componentes que la estructuración del préstamo del Banco para ese proyecto.

Fuente: Elaboración propia del BID (Agosto de 2010)

Anexo II (continuación): Mapa de los préstamos de la Cartera IIRSA aprobados o en preparación por parte del BID



1. Duplicación de Calzada RN N° 34 Límite con Salta-San Pedro de Jujuy
2. Duplicación de la RN N° 14 entre Paso de los Libres y Gualeguaychú
3. Interconexión eléctrica NOA – NEA
4. Optimización del sistema Paso de Frontera Cristo Redentor
5. Pavimentación de RN N° 38 Río Marapa – Principio de Autopista
6. Rehabilitación de la RN N° 16 , Empalme RN N°11 a RN N° 34
7. Carretera Yucumo-Trinidad
8. Puente binacional sobre el Río Mamoré entre Guayamerín y Guajará-Mirim
9. Construcción carretera Pailón - San José - Puerto Suárez
10. Conclusión de la Duplicación del Tramo San Pablo - Curitiba
11. Conclusión de la Duplicación del Tramo Belo Horizonte - San Pablo
12. Duplicación del Tramo Palhoça - Osorio (BR-101 / SC)
13. Corredor vial Tumaco-Pasto-Mocoa-Puerto Asís
14. Rutas de Conexión entre Venezuela - Guyana - Suriname
15. Construcción RN N° 8, tramo Caazapá - Coronel Bogado
16. Pavimentación del Tramo Carretero San Estanislao - Puerto de Rosario (Rutas B11 y B09)
17. Pavimentación Tartagal - Misión La Paz - Pozo Hondo
18. Carretera Paita- Tarapoto
19. Carretera Tarapoto - Yurimaguas y Puerto de Yurimaguas
20. Centro Binacional de Atención de Frontera Desaguadero
21. Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación Tramo Sullana - Aguas Verdes
22. Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación Tramo Trujillo - Sullana
23. Pavimentación: Tacna - Tarata - Candarabe - Desvío: Humajalzo/Tarata - Capazo - Mazocruz
24. Autopista del Sol: Mejoramiento y Rehabilitación tramo Ancón - Pativilca
25. Mejoramiento de la Carretera Georgetown - Albina
26. Adecuación del corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira
27. Instalación de planta de regasificación GNL en Uruguay
28. Modernización del Puerto de Montevideo y obras complementarias



Banco Interamericano de Desarrollo

www.iadb.org