

INTRODUCCIÓN

La presente publicación tiene como objetivo central difundir los principales desarrollos realizados en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en materia de planificación territorial indicativa y de identificación de proyectos relevantes para el objetivo de la integración física regional. En particular, se presentan los aspectos generales de la Iniciativa, los resultados alcanzados en planificación territorial en los 10 años de trabajo de IIRSA y la Cartera de Proyectos IIRSA al año 2010. Esta cartera es resultado de un importante esfuerzo de cooperación, diálogo y acuerdos consensuados entre los países suramericanos, con el propósito de alcanzar una mayor y más sustentable integración física de la región.

Particularmente, esta publicación busca brindar un registro de los aportes de IIRSA a la planificación territorial y al análisis y la resolución de los problemas propios de la inversión en infraestructura de integración en la región, uno de los aportes más novedosos y estructurados que se han generado en la Iniciativa en sus 10 años de trabajo y que se ha traducido en la conformación de la Cartera de Proyectos IIRSA. Se considera que el material será útil no sólo para los involucrados directos, sino también para un público más amplio, interesado en los problemas de la integración de América del Sur. Este material es tanto una herramienta de trabajo para los participantes en las actividades de la Iniciativa, como un documento de referencia para los lectores ajenos o no cercanos al proceso y que están interesados en conocer, de manera abarcativa y cruzando barreras interdisciplinarias, el conjunto de temas y cuestiones abordadas desde IIRSA.

Es importante destacar que este documento no presenta un tratamiento exhaustivo de cada uno de los complejos temas que la Iniciativa ha abordado en sus 10 años de existencia. De hecho, esta sería una tarea de gran amplitud y diversidad, lo que demandaría un desarrollo y extensión más allá de los propósitos de este documento. Para una revisión comprensiva de los aportes de IIRSA se sugiere revisar el conjunto de lecturas.

El presente libro se encuentra ordenado en cuatro secciones:

- Sección I. La Iniciativa IIRSA: aspectos generales
- Sección II. El proceso de Planificación Territorial Indicativa
- Sección III. Balance General de los proyectos IIRSA
- Sección IV. La Cartera de Proyectos IIRSA 2010 por Eje de Integración y Desarrollo

La Sección I presenta los principales consensos que los gobiernos de Suramérica alcanzaron para la conformación y puesta en marcha de la Iniciativa. Entre los temas que se abordan, se destacan los fundamentos de la creación de IIRSA, el Plan de Acción, los Principios Orientadores, las principales Áreas de Acción, los mecanismos institucionales y la evolución general de la Iniciativa.

La Sección II presenta la Metodología de Planificación Territorial Indicativa que ha sido diseñada y desarrollada con el objetivo de conformar una cartera consensuada de proyectos de infraestructura de integración con visión regional. Esta sección detalla el proceso de aplicación de esta metodología, describiendo las particularidades de cada una de las dos etapas de su implementación.

La Sección III presenta la información relacionada con la evolución de la Cartera de Proyectos IIRSA desde su conformación original en el año 2004 hasta alcanzar su composición actual a junio de 2010, analizando su composición sectorial, ámbito de implementación, tipo de financiamiento, etapas de ejecución y ordenamiento estratégico a través de los Proyectos Ancla. Asimismo, describe la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010, un conjunto de 31 proyectos prioritarios de integración física regional que fueron consensuados por los doce países.

La Sección IV desarrolla la Cartera de Proyectos IIRSA por Eje de Integración y Desarrollo (EID). Para cada EID se describen las características de ubicación y área de influencia, la caracterización básica en términos demográficos, económicos y de dotación de infraestructura y su potencial de desarrollo. Finalmente, se presenta la Cartera de Proyectos propiamente dicha.

Finalmente, cabe destacar que este documento es una de las publicaciones que IIRSA ha preparado con motivo de completarse los 10 años de vigencia de la Iniciativa, y forma parte del amplio conjunto de contribuciones técnicas que IIRSA ha venido generando para mejorar los procesos de planificación de la infraestructura de integración en los países de la región. Vale mencionar también que el contenido del mismo es el resultado de la acción conjunta de los doce países de América del Sur, las instituciones financieras que componen el Comité de Coordinación Técnica (CCT) y la Secretaría del CCT.

SECCIÓN I: LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA): ASPECTOS GENERALES

Introducción

Esta sección da cuenta de los principales consensos que los gobiernos de Suramérica alcanzaron para encarar acciones conjuntas de planificación territorial y promoción de la integración física. De esta manera, se presenta un repaso de los principales aspectos que caracterizan a la Iniciativa IIRSA. En relación a sus características generales, se señalan los fundamentos que dieron lugar a su creación, se describe el Plan de Acción y se presentan sus Principios Orientadores. Respecto a las cuestiones relacionadas con su operatoria, se detallan sus dos áreas de acción concreta: Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) y Procesos Sectoriales de Integración (PSIs); y se describe su conformación institucional. Finalmente, se presenta un relato sintético de la evolución general de la Iniciativa desde su creación a la actualidad.

I.1. Fundamentos para la conformación de la Iniciativa IIRSA

La Iniciativa IIRSA es un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de los doce países suramericanos, con el objetivo de construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones. La Iniciativa tiene la característica distintiva y original de ser multinacional, multisectorial y multidisciplinaria. En este contexto, IIRSA promueve el desarrollo de la infraestructura regional en un marco de competitividad y sostenibilidad crecientes, de forma tal de generar las condiciones necesarias para alcanzar en la región un patrón de desarrollo estable, eficiente y equitativo, identificando los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales necesarios y procurando mecanismos de implementación que fomenten la integración física a nivel continental.

La creación de la Iniciativa IIRSA en el año 2000, responde a un fuerte consenso de los doce países en un contexto económico y político particular de la región. A continuación se hace un breve repaso de condiciones que permitieron que tuviera lugar la conformación de la Iniciativa.

- *Algunas características estructurales de Suramérica*

Suramérica ha sido y es, por un lado, una región rica en recursos naturales, con una matriz agroindustrial diversificada y un potencial para la complementariedad productiva. Por otro lado, América del Sur abarca un territorio muy vasto, con bajas densidades poblacionales y grandes vacíos entre los núcleos de concentración de las poblaciones y con centros de producción importantes, relacionados con las actividades económicas más significativas (minera, hidrocarburífera, agrícola, forestal, etc.) de las regiones. Asimismo, posee concentraciones urbanas de las más altas del mundo, albergando a ciudades como San Pablo, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Bogotá y Lima.

Junto a esto, se reconoce que el potencial de integración de las economías de América del Sur aún no está explotado completamente: a pesar del crecimiento desde comienzos de la década pasada, los volúmenes de comercio intrarregional todavía son bajos con relación a los que podrían esperarse entre vecinos con economías relativamente abiertas y convenios comerciales preferenciales. Por otro lado, la región también puede ser una plataforma útil para contribuir a la mejor inserción económica en el mundo de los países que la componen. Para estas dos dimensiones, el factor crítico es el desarrollo de la infraestructura en general y, en particular, la infraestructura de integración.

En este contexto, los países han avanzado en la concepción de que la integración regional y la inserción en el mundo globalizado son dos dimensiones importantes y complementarias del desarrollo de las economías suramericanas. De esta manera, la razón de ser de la Iniciativa IIRSA tiene que ver con el reconocimiento de un conjunto de restricciones al desarrollo vinculadas a la infraestructura de integración y la necesidad de resolver dichas restricciones para lograr tanto la integración de los países y regiones de Suramérica como su inserción internacional.

Obviamente, los problemas de la infraestructura en las diferentes regiones del subcontinente son muy variados, ya que en unos casos habrá que atender mejoras en el servicio de las infraestructuras existentes por el incremento de la demanda y en otros definir la integración de áreas aisladas buscando la mejor solución desde la óptica del desarrollo sostenible. Es así que resulta posible resumir algunas de las principales restricciones a la infraestructura de integración verificadas en el territorio suramericano.

Cuadro Nº 1 - Principales restricciones generales en la infraestructura de integración en Suramérica

Carreteras	<p>Problemas de capacidad insuficiente en algunos tramos y cruces urbanos congestionados.</p> <p>Cruce de los distintos tipos de barreras naturales (los Andes, grandes ríos, etc.).</p> <p>Problemas físicos en pasos de frontera.</p> <p>Problemas de seguridad vial.</p> <p>Estándares y geometrías comunes.</p> <p>Estado de las calzadas, las bermas y señalización por mantenimientos discontinuos.</p> <p>Demoras en la solución de discontinuidades puntuales debido a desastres naturales.</p>
Red ferroviaria	<p>Restricciones para la operación de trenes de gran porte.</p> <p>Diferencias de trochas y gálibos.</p> <p>Falta de vinculaciones multimodales.</p> <p>Baja velocidad permitida.</p> <p>Baja y discontinua inversión en la modalidad.</p>
Aeropuertos	<p>Problemas de capacidad insuficiente en algunas terminales.</p> <p>Falta de equipamiento para garantizar la confiabilidad y seguridad operativa.</p>
Puertos y vías navegables	<p>Corrección de pasos críticos y ayudas a la navegación para asegurar la navegabilidad.</p> <p>Falta de conexiones multimodales con el transporte terrestre.</p>
Transporte automotor	<p>Reservas de carga que obligan a transbordos.</p> <p>Demoras y costos sustanciales en los pasos de frontera.</p> <p>Asimetrías tributarias.</p> <p>Requisitos de habilitación dispares.</p>
Transporte ferroviario	<p>Demoras en pasos de frontera.</p> <p>Dificultades para el intercambio de material rodante.</p> <p>Irregularidad de los servicios.</p>
Transporte aéreo	<p>Reservas de mercado.</p> <p>Requisitos de habilitación dispares.</p>

Transporte fluvial y marítimo	Reservas de carga.
	Calados que no permiten eficiencias en el uso de los transportes.
	Desequilibrios en el sentido de los tráficos.
	Implementación del transporte intermodal a fin de lograr la conectividad de las hidrovías.
	Reglamentaciones de seguridad que imponen costos excesivos.
	Demoras y dificultades en la aplicación de los tratados de transporte fluviales.
Pasos de Frontera	Infraestructuras insuficientes y con problemas de accesibilidad.
	Falta de coordinación en horarios de atención y en exigencias de requisitos.
	Bloqueo de la accesibilidad por creciente número de actividades informales que en algunos casos dificulta el comercio legal.
	Acumulación de sobretiempos y costos extraordinarios en las múltiples operaciones de frontera.
	Rezago en inversiones en tecnologías de la información y las comunicaciones (TICs).
Tecnologías de Información y Comunicaciones	Niveles de infraestructura sectorial insuficientes.
	Limitado acceso a TICs en regiones rurales.
	Diferencias regulatorias entre los países.
Energía	Deficiencias en capacidad de generación de energía.
	Situaciones de excesiva concentración en ciertas fuentes de aprovisionamiento.
	Deficiencias de infraestructura de transporte de energía en países exportadores e importadores.
	Diferencias en tarificación de recursos energéticos.

La visión de la infraestructura como elemento clave de integración está basada en la noción de que el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las comunicaciones puede generar un impulso decisivo para la superación de las barreras geográficas, el acercamiento de los mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas. Asimismo, se entiende que no sólo se trata de infraestructura, ya que para contribuir a la integración física regional también es necesario un proceso logístico eficiente y un enfoque de facilitación del comercio y las inversiones.

- *El contexto político en la región*

A diferencia del siglo XX, con una historia política signada por la inestabilidad y el desapego a la democracia, América del Sur inició el nuevo siglo fortalecida por la progresiva consolidación de sus instituciones democráticas, la valoración de la estabilidad política y el compromiso con los derechos humanos. Esto contribuyó a un ambiente de paz y cooperación, situación que se ve reflejada en la superación de diferendos territoriales recientes y de antigua data, y en la adhesión de los países al principio de solución pacífica y negociada de controversias. Asimismo, se ha destacado un mayor compromiso con los foros internacionales y una proliferación de acuerdos regionales que reafirmaron el interés de fortalecer la concertación en temas específicos de interés común.

Junto a esto, también se destacó el cambio de comportamiento de los países de la región en procura del crecimiento de sus economías y la promoción del desarrollo sostenible, junto con el empeño en mantener la estabilidad económica y la ampliación y profundización de los procesos de integración regionales.

En este contexto, los presidentes suramericanos se reunieron por primera vez los días 31 de agosto y 1 de septiembre del año 2000, en la ciudad de Brasilia, República Federativa de Brasil. En este encuentro de carácter histórico y pionero en la región, los mandatarios acordaron realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica suramericana, abordando una agenda de temas prioritarios. El "Comunicado de Brasilia" da cuenta de los acuerdos alcanzados en cada uno de estos temas y se constituyó en un documento de gran relevancia, estableciendo un hito en el proceso de cooperación regional, que se ve fortalecido a partir de este encuentro hasta los días presentes.

En particular, en materia de infraestructura de integración, los presidentes acordaron la conformación de la Iniciativa IIRSA, con el objetivo central de avanzar en la modernización de la infraestructura regional y en la adopción de acciones específicas para promover su integración y desarrollo económico y social. Tal compromiso se tradujo en un Plan de Acción, formulado en la reunión de Ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones de América del Sur, realizada en Montevideo, en diciembre de 2000, el cual estableció las líneas de acción principales de IIRSA y se ha constituido como marco de referencia para el desarrollo de sus actividades.

I.2. El Plan de Acción 2000-2010

En cumplimiento del mandato de la Primera Reunión de Presidentes antes mencionada, los Ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones de los doce países elaboraron un Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, en el que se postuló el enfoque de los EIDs, nuevas referencias geoeconómicas para la planificación territorial suramericana, complementado por el desarrollo de acciones en materia de PSIs, espacios para la identificación y resolución de obstáculos de tipo normativo e institucional, a fin de mejorar la competitividad y promover el crecimiento sustentable de la región.

Las actividades desarrolladas en IIRSA desde el principio han buscado identificar los requerimientos de tipo físico, normativo e institucional para la planificación e implementación de la infraestructura estructurante de la integración suramericana, utilizándose para ello tres ámbitos diferenciados: la coordinación de planes e inversiones; la compatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales asociados; y la generación de mecanismos innovadores de financiamiento público y privado.

En tal contexto, fueron definidas nueve líneas de acción básicas, cuyas ideas principales se presentan aquí:

- *Diseñar una **visión más integral** de la infraestructura*

La visión de la infraestructura para la integración se centra en el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las comunicaciones. Contempla también la interrelación con la infraestructura social, los aspectos ambientales y las tecnologías de la información basadas en el conocimiento. Esta visión debe ser concordante con las posibilidades reales de financiamiento e inversión.

- *Encuadrar los proyectos dentro de una **planificación estratégica** a partir de la identificación de los EIDs regionales*

De esta forma se procura mayor eficiencia en las inversiones, coordinando los planes de las obras a realizar por los diversos países y enmarcándolos en una visión estratégica de la integración que otorgue prioridad a los grandes EIDs regionales.

- *Modernizar y actualizar los sistemas regulatorios e institucionales **nacionales** que norman el uso de la infraestructura*

Se pone el mayor énfasis en los aspectos regulatorios e institucionales, que muy frecuentemente no permiten que se utilice adecuadamente la infraestructura existente, especialmente al nivel de los pasos de frontera, los sistemas de transporte multimodal y el transporte aéreo. También se procura avanzar en la armonización regulatoria y reglamentaria para permitir el desarrollo de nuevas inversiones y optimizar el uso de las existentes.

- *Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales **entre los Estados***

Apuntando a los objetivos de la integración regional, se postula que debe avanzarse en la armonización de criterios para el diseño y la evaluación técnica, económica y ambiental integrada de los proyectos de infraestructura regionales, de modo de asegurar su sustentabilidad y minimizar los riesgos de discrecionalidad en la selección y apoyo a los mismos.

- *Valorizar la **dimensión ambiental y social** de los proyectos*

Se propone adoptar un enfoque proactivo en la consideración de las implicancias ambientales y sociales de los proyectos de infraestructura, estableciendo criterios propios y normas comunes, así como coordinación de acciones. Profundizando la ya rica experiencia de los países en el diseño de proyectos de infraestructura nacionales y regionales, la consideración del medio ambiente se inicia desde la misma concepción de las obras, enfocándolo como una oportunidad para el aprovechamiento integral y enriquecimiento de los proyectos, y no sólo desde el punto de vista de la mitigación de los impactos no deseados de los mismos.

- *Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las **poblaciones locales** en los ejes de integración regional*

Se busca que las obras de infraestructura generen la mayor cantidad posible de impactos locales de desarrollo, evitando que sean sólo corredores entre los mercados principales.

- *Incorporar mecanismos de **participación y consulta***

Para la definición y selección de los proyectos se procuran mecanismos que hagan efectiva la participación y la contribución activa de las comunidades involucradas y del sector privado interesado en el financiamiento, construcción y operación de tales proyectos.

- *Desarrollar **nuevos mecanismos regionales** para la programación, ejecución y gestión de proyectos*

A partir del Mandato Presidencial de Brasilia al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a la Corporación Andina de Fomento (CAF) y al Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), y las experiencias desarrolladas en la década previa, se establecen mecanismos para la gestión y el financiamiento compartido de proyectos de integración física.

- *Estructurar **esquemas financieros** adaptados a la configuración específica de riesgos de cada proyecto*

Este esfuerzo incluye la búsqueda de soluciones innovadoras, entre los gobiernos y los organismos financieros multilaterales, que alienten la concurrencia del capital privado, mediante estrategias comunes, así como soluciones e instrumentos creativos, con una adecuada distribución de riesgos y beneficios entre los sectores público y privado participantes.

I.3. Los Principios Orientadores de IIRSA

A partir de las nociones planteadas en el Plan de Acción, se definieron los Principios Orientadores de la Iniciativa. Éstos principios se basan en la concepción de que mejorar la infraestructura debe verse como parte de un proceso más amplio que sea vector del desarrollo sostenible y generador de empleo e ingreso para las poblaciones involucradas, y han sido el marco conceptual en el que se han desarrollado el conjunto de acciones de la Iniciativa.

Es así que los Principios Orientadores de IIRSA relacionan los objetivos generales de la integración física con otras iniciativas de la región, y fueron refrendados por los ministros representantes de los países que forman parte de IIRSA, en la Tercera Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE), que tuvo lugar en Brasilia en mayo de 2002. A partir de allí, sus objetivos, alcances y mecanismos de implementación han sido validados, actualizados y fortalecidos sucesivamente en diferentes reuniones de ministros y autoridades nacionales y han recibido apoyo político al más alto nivel en las reuniones presidenciales de los países de América del Sur. Los mismos se detallan a continuación:

- *Regionalismo Abierto*

América del Sur es concebida como un espacio geoeconómico plenamente integrado, para lo cual es preciso reducir al mínimo las barreras internas al comercio y los cuellos de botella en la infraestructura y en los sistemas de regulación y operación que sustentan las actividades productivas de escala regional. Al mismo tiempo que la apertura comercial facilita la identificación de sectores productivos de alta competitividad global, la visión de América del Sur como una sola economía permite retener y distribuir una mayor parte de los beneficios del comercio en la región y proteger a la economía regional de las fluctuaciones en los mercados globales.

- *Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs)*

En concordancia con la visión geoeconómica de la región, el espacio suramericano es organizado en torno a franjas multinacionales que concentran flujos de comercio actuales y potenciales, en las cuales se busca establecer un estándar mínimo común de calidad de servicios de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones a fin de apoyar las actividades y cadenas productivas, con economías de escala a lo largo de estos ejes, bien sea para el consumo interno de la región o para la exportación. Los EIDs representan una referencia territorial para el desarrollo sostenible de la región que facilitará el acceso a zonas de alto potencial productivo que se encuentran actualmente aisladas o subutilizadas debido a la deficiente provisión de servicios básicos de transporte, energía o comunicaciones.

- *Sostenibilidad Económica, Social, Ambiental y Político-Institucional*

Se sostiene que el proceso de integración económica del espacio suramericano debe tener por objetivo un desarrollo de calidad superior, que implique el respeto a cuatro elementos de la sostenibilidad: (i) Sostenibilidad económica: eficiencia y competitividad en los procesos productivos; (ii) sostenibilidad social: impacto visible del crecimiento económico sobre la calidad de vida de la población; (iii) sostenibilidad ambiental: uso racional de los recursos naturales y conservación del patrimonio ecológico; y (iv) sostenibilidad político-institucional: creación de condiciones para que los diversos agentes públicos y privados de la sociedad puedan contribuir al proceso de desarrollo e integración.

- *Aumento del Valor Agregado de la Producción*

El desarrollo y la integración regional no deben ser simplemente para producir más de lo que tradicionalmente hemos producido, sino que debe ser un proceso de mejoramiento constante de la calidad y productividad de los bienes y servicios (mediante la innovación y la generación de conocimiento) para que la economía

genere cada vez más riqueza para la sociedad. Como parte del proceso de integración regional, nuestras economías deben reorientarse para conformar cadenas productivas en sectores de alta competitividad global, capitalizando las diversas ventajas comparativas de los países de la región y fortaleciendo la complementariedad.

- *Tecnologías de la Información*

El uso intensivo de las más modernas tecnologías de informática y comunicaciones permite promover una transformación total de los conceptos de distancia y espacio, a fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región y acercar la economía suramericana a los grandes motores de la economía mundial. La difusión y uso intensivo de estas tecnologías apoya una transformación, no sólo de los sistemas productivos de la región, sino también del funcionamiento general de la sociedad, incluyendo los sistemas educativos, la provisión de servicios públicos y de gobierno, y la organización misma de la sociedad civil.

- *Convergencia Normativa*

Como parte de los requisitos para viabilizar las inversiones en infraestructura regional, es necesaria la voluntad política de los gobiernos para promover y facilitar el diálogo entre las autoridades reguladoras y de planificación de los países, con el fin de lograr compatibilidad entre las reglas que rigen y orientan las actuaciones de la iniciativa privada en la región. Este diálogo entre autoridades contribuye también a la convergencia de visiones y programas entre los países más allá de lo específicamente relacionado con la infraestructura.

- *Coordinación Público-Privada*

Los desafíos del desarrollo de la región plantean la necesidad de coordinación y liderazgos compartidos entre los gobiernos (en sus distintos niveles) y el sector privado, incluyendo tanto la promoción de asociaciones estratégicas público-privadas para el financiamiento de proyectos de inversión, como las consultas y la cooperación para el desarrollo de un ambiente regulatorio adecuado.

I.4. Las Áreas de Acción de IIRSA

Como ya se ha mencionado, las actividades desarrolladas en IIRSA toman como base la visión geoeconómica de la articulación del territorio, así como el papel de la infraestructura, la logística y los aspectos regulatorios e institucionales, los cuales, muy frecuentemente, no permiten que se utilice adecuadamente la infraestructura. En este contexto, se trabajan dos Áreas de Acción principales: los EIDs y los PSIs.

I.4.1. Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs)

Los EIDs son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales.

El concepto de EIDs, ha permitido identificar y consensuar los proyectos de infraestructura de integración bajo una visión común de los doce países de Suramérica en el marco de un proceso de planificación territorial indicativa. Se trata del diseño de una visión integral de la infraestructura en la que, a partir de la caracterización económica, comercial, social y ambiental del área de influencia de los EIDs, se busca articular de manera directa los proyectos y sus espacios. Con esto se procura potenciar la eficiencia de las inversiones, el desarrollo de cadenas logísticas integradas y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Los EIDs son un nuevo paradigma para las inversiones en infraestructura regional, ya que promueven la sinergia entre los proyectos y el desarrollo sostenible en sentido amplio: no sólo se busca generar corredores eficientes para facilitar la producción y el comercio de bienes, sino ser vehículos para el desarrollo integral de las regiones y de las personas que las habitan, estableciendo verdaderos ejes de desarrollo económico y social. La idea de generar desarrollo “a lo largo de los ejes” es un desafío más amplio. Involucra no sólo transporte, sino también energía y comunicaciones, e implica articular a la infraestructura otras iniciativas que componen el proceso de desarrollo (promoción de sistemas productivos, programas de medio ambiente, formación de capital humano, construcción de capacidades institucionales y tecnológicas, etc.).

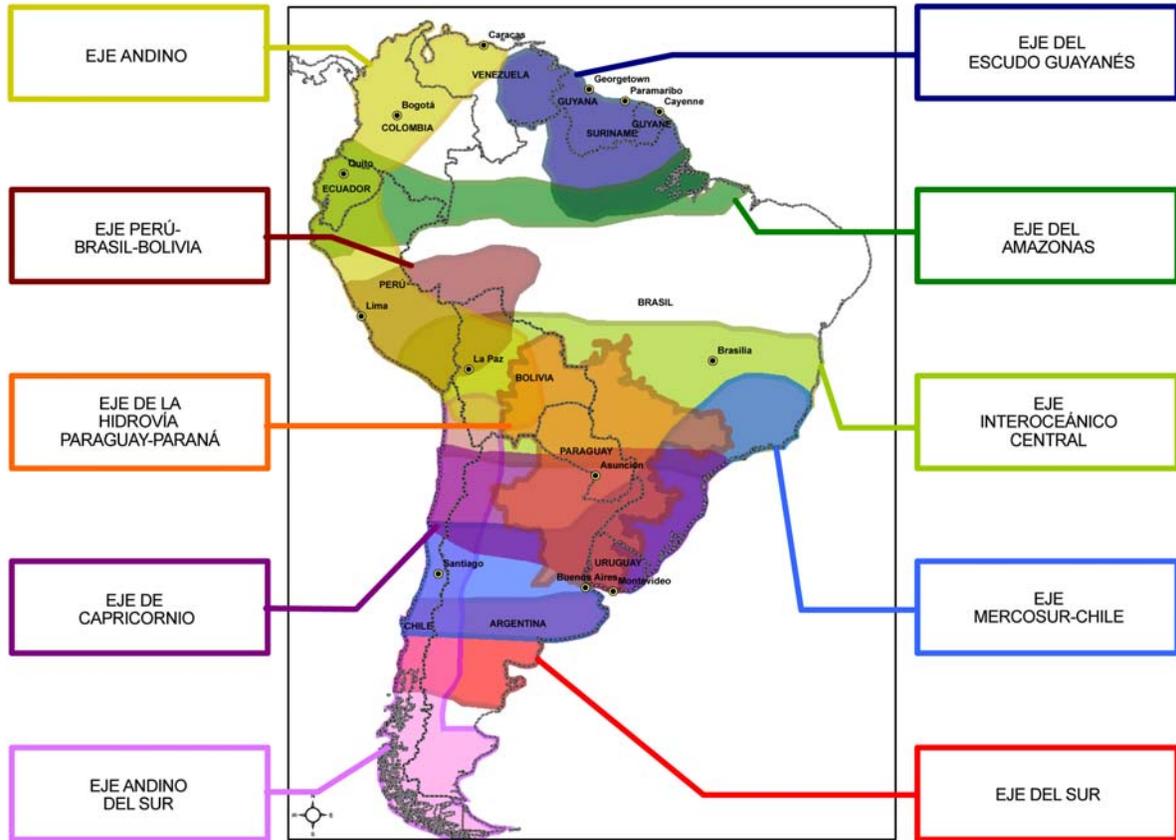
La identificación y definición del ámbito de acción de los EIDs ha sido el resultado de un análisis del territorio en torno a criterios técnicos objetivos y de un proceso de validación socio-política, a través de diferentes trabajos de campo.

Los principales criterios técnicos utilizados para el análisis del territorio son los siguientes:

- *Cobertura geográfica de países y regiones:* se buscó agrupar territorios que permitan la participación de los doce países suramericanos en el proceso de integración física, al igual que la inclusión de las regiones con las principales concentraciones de población. Para esto también se tomó en cuenta la distribución espacial de las redes de infraestructura de transporte y energía existentes y los grandes proyectos de inversión en infraestructura actualmente en ejecución o en estudio.
- *Flujos existentes:* se agruparon los territorios multinacionales que contienen los principales flujos comerciales intrarregionales, según los patrones históricos de comercio.
- *Flujos potenciales:* se buscó incorporar aquellos territorios cuyo nivel de desarrollo, combinado con su dotación conocida de recursos naturales permitiese pensar que existe un alto potencial para la generación de producciones exportables dentro o fuera de la región. Para esta definición se dio atención especial a las expresiones de interés ya manifiestas en torno a proyectos productivos importantes de naturaleza privada.
- *Sostenibilidad ambiental y social:* se brindó especial consideración a un adecuado tratamiento de la megadiversidad de la región, así como zonas de características ecológicas especiales, incluyendo las áreas protegidas, las reservas forestales y las áreas de alta fragilidad ecológica. Asimismo, se prestó atención a las zonas que tienen regímenes especiales para la protección de derechos indígenas, bien sea en forma de resguardos declarados o no declarados. En este contexto, se buscó identificar los corredores de transporte intermodales más lógicos, en términos de conectividad y eficiencia, que minimicen los impactos ambientales y sociales, optimicen las sinergias de abrir sólo un corredor por donde pasen las líneas energéticas, gasíferas, petroleras y de telecomunicaciones, manteniendo la eficiencia económica (eco-eficiencia).

La aplicación de estos criterios condujo a una primera definición de doce EIDs que se convirtieron en el punto de partida para un trabajo de validación a través del levantamiento de información, visitas a los países suramericanos y reuniones técnicas multilaterales. Este proceso condujo al tratamiento conjunto de algunos de los EIDs propuestos y a ciertas redefiniciones que llevaron a reducir el número de EIDs a diez, los cuales se presentan a continuación:

Mapa N° 1 - Ejes de Integración y Desarrollo



En general, se distinguen dos grandes grupos de EIDs. El primero de ellos, constituido por dos EIDs con dinámicas de integración ya establecidas, que muestran altas concentraciones de asentamientos humanos y patrones claros de comercio regional e integración física y que cuentan con referentes institucionales para sus procesos de integración: el *Eje Andino* y el *Eje MERCOSUR-Chile*.

El segundo grupo está conformado por ocho EIDs emergentes que muestran un potencial de crecimiento con base en negocios regionales, si se resuelven ciertas restricciones físicas. Estos EIDs constituyen las principales articulaciones entre los dos EIDs del primer grupo, así como la incorporación de Guyana y Suriname a la dinámica de la integración suramericana. Ellos son:

- El *Eje Andino del Sur* que se concibe preliminarmente como franja de territorio binacional (Chile-Argentina), cuya frontera es una de las más largas del mundo (más de 5.000 km) y cuenta con limitadas conexiones viales pavimentadas entre ambos países. Por tanto, se alentaría el desarrollo descentralizado de la actividad económica y comercial. Este EID se articula, en el límite norte, con el Eje Andino y, transversalmente, tiene áreas de superposición con los Ejes de Capricornio, del Sur, Interoceánico Central y MERCOSUR-Chile, todos ellos espacios bioceánicos.
- El *Eje de Capricornio*, que se desarrolla en la latitud del Trópico de Capricornio, tiene importantes instalaciones portuarias, tanto en el Pacífico como en el Atlántico, que dan cuenta de su carácter bioceánico. La infraestructura de integración en este EID es limitada y constituye el punto crítico a resolver para articular Brasil, Argentina, Paraguay, Bolivia y Chile.
- El *Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná* es de gran significación tanto para Bolivia y Paraguay, dada su condición de países mediterráneos, como para los otros tres países implicados en su desarrollo: Argentina,

Brasil y Uruguay. Una parte significativa del potencial de este EID norte-sur reside en su articulación con las conexiones viales de los EID transversales este-oeste: MERCOSUR-Chile, Interoceánico Central y de Capricornio.

- El *Eje del Amazonas* articula Perú, Ecuador, Colombia y Brasil a través de conexiones intermodales que incluyen la red de hidrovías amazónicas. Este EID potencia la interconexión del interior del continente, en especial el Polo Industrial de Manaus, con la Cuenca del Pacífico; igualmente, propicia la complementariedad entre costa, sierra y amazonía a lo largo del EID, y puede ser también un vehículo para el desarrollo sostenible del comercio, la industria y el turismo en la región amazónica.
- El *Eje del Escudo Guayanés* abarca la región oriental de Venezuela, el arco norte de Brasil y la totalidad de los territorios de Guyana y Suriname. Este EID constituye, entre otros, la conexión de la Amazonía brasileña y los mercados del Caribe; asimismo, permitirá desarrollar sectores económicos con potencial en su zona de influencia, tomando como base la infraestructura de conexión.
- El *Eje del Sur* cubre un territorio que une los Océanos Atlántico y Pacífico desde los puertos argentinos de Bahía Blanca (al sur de la provincia de Buenos Aires) y San Antonio Este (en la provincia argentina de Río Negro) hasta los puertos chilenos de Concepción (en la región Bío Bío) y Puerto Mont (en la región de Los Lagos). El EID se caracteriza por ser una región netamente exportadora, con preponderancia de producciones primarias y manufacturas de las mismas. Otra actividad central es el turismo.
- El *Eje Interoceánico Central* incluye las conexiones que permitirán reducir significativamente los costos de transporte para las cargas brasileñas, bolivianas, chilenas, paraguayas y peruanas, tanto hacia el Pacífico como hacia el Atlántico, así como entre los países mismos.
- El *Eje Perú-Brasil-Bolivia*, de gran importancia para la complementariedad entre las regiones del sur de Perú y los Estados de Acre y Rondonia en Brasil, así como entre Bolivia, dichos Estados y Perú. Este EID constituye también la salida al Pacífico de dichas regiones interiores de Brasil y de las zonas de Perú y Bolivia del sector oriental de la Cordillera de los Andes.

Como se observa, los EIDs son una referencia geoeconómica para la planificación territorial. La visión general de la integración física suramericana encuentra una concreción en estos EIDs.

Es importante anotar que los EIDs contienen subespacios en distintas etapas de desarrollo, así se puede distinguir: subespacios consolidados, subespacios con potencial de crecimiento y subespacios emergentes. Los primeros se caracterizan por tener alta intensidad de comercio y demanda diversificada; en los segundos, se observa un intercambio en consolidación y perspectivas de crecimiento; en los terceros, se verifica apenas algún comercio y la apertura de nuevas zonas a la producción, el comercio fronterizo y la integración nacional son beneficios adicionales.

Al ser diferenciados, estos subespacios requieren estrategias de integración física distintas. Por ejemplo, los subespacios emergentes demandan más infraestructura básica y la inversión simultánea, no sólo en esa infraestructura sino, a su vez, en unidades productivas. Hace falta también una mayor intervención de las políticas públicas en estos espacios. Por el contrario, los espacios consolidados requieren más énfasis en sistemas logísticos y avances institucionales y serán capaces de atraer más fácilmente al sector privado.

La ubicación geográfica y área de influencia de cada EID, junto a la caracterización básica en términos demográficos, económicos y de dotación de infraestructura, su potencial de desarrollo y las restricciones vinculadas a la infraestructura, se presentan en la Sección IV de este documento.

1.4.2. Procesos Sectoriales de Integración (PSIs)

Los PSIs constituyen el otro pilar de IIRSA, conjuntamente con los EIDs. Los PSIs tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo de la infraestructura básica en la región y proponer acciones que permitan superarlos. Abarcan los servicios clave en el proceso de integración, que pueden estar presentes en múltiples EIDs, y que requieren de acciones coordinadas entre

los países para remover estos obstáculos al desarrollo y promover el uso eficiente de la infraestructura para la integración.

Típicamente, estos PSIs procuran armonizar marcos regulatorios, como por ejemplo, la circulación en los pasos de frontera, o la mayor apertura en la navegación marítima y el transporte aéreo, o la integración de los mercados energéticos. En IIRSA se ha venido trabajando en los siguientes siete PSIs:

- Instrumentos de Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional
- Integración Energética
- Facilitación de Pasos de Frontera
- Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs)
- Sistemas Operativos de Transporte Aéreo
- Sistemas Operativos de Transporte Marítimo
- Sistemas Operativos de Transporte Multimodal

Para cada PSI fueron preparados Estudios de Diagnóstico con propuestas concretas de Planes de Trabajo, que luego llevaron a la realización de reuniones técnicas (Grupos Técnicos Ejecutivos -GTEs-) en cuatro PSIs (Integración Energética, TICs, Facilitación de Pasos de Frontera e Instrumentos de Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional).

En algunos casos se ha logrado avanzar significativamente respecto a experiencias anteriores en la región. En otros casos, los avances alcanzados hasta la fecha no corresponden a las expectativas iniciales reflejadas en el Plan de Acción de IIRSA. A continuación se presentan las principales características de cada PSI.

- *Instrumentos de Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional*

El objetivo de este PSI es generar alternativas dirigidas a superar factores adversos que dificultan la financiación de proyectos transnacionales de infraestructura. Las restricciones fiscales de los países para llevar a cabo inversiones en infraestructura constituyeron, en los primeros años de la Iniciativa, el principal cuello de botella a resolver. Por otro lado, la financiación de los proyectos de infraestructura requiere de mecanismos novedosos, más allá de las formas tradicionales de concesión. Atraer capital privado y fomentar las formas de asociación público-privadas es uno de los propósitos de este PSI. La administración de los riesgos, con el apoyo de los Estados y los organismos multilaterales es una clave para lograrlo.

- *Integración Energética*

El objetivo principal de este PSI es promover acciones tendientes a crear las condiciones necesarias para que se desarrollen interconexiones energéticas regionales eficientes, bajo un marco regulatorio que promueva la competencia.

Hay un amplio conjunto de posibles beneficios asociados al avance de la integración energética en Suramérica, entre los que se contarían: optimizar el uso de recursos; disminuir los costos marginales de producción de largo plazo; mejorar la calidad y seguridad del suministro; reducir los impactos energéticos sobre el medio ambiente; e incrementar la dimensión de los mercados, atrayendo inversores privados.

- *Facilitación de Pasos de Frontera*

El propósito de este PSI consiste en desarrollar acciones dirigidas a convertir a las fronteras en espacios de mejor y mayor integración, facilitando la movilidad de bienes y personas en la región. Los trabajos realizados han abordado el tema de forma multidimensional, atendiendo a los aspectos económicos, legales, logísticos e informáticos que involucra el transporte carretero.

- *Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs)*

El objetivo de este PSI es promover un mayor y mejor uso de las TICs en América del Sur, considerando el potencial y los retos que su utilización supone en la actualidad. Resulta claro que las TICs constituyen una clave para la competitividad y generan numerosas externalidades al mejorar la conectividad. Se trata pues de proponer soluciones integrales que no sólo resulten en mejoras de la infraestructura, sino también traigan consigo un aumento en el contenido disponible de las redes, mejoras en la provisión de los servicios y un mayor acceso a las tecnologías por parte de poblaciones de pocos recursos en áreas marginales.

- *Sistemas Operativos de Transporte Aéreo*

El propósito de este PSI es proponer acciones dirigidas a la consolidación e integración del sector a nivel regional, como condición fundamental para la viabilidad de su operación comercial. Estos sistemas operativos tienen una incidencia creciente en el transporte intra y extrarregional de carga, y un rol decisivo en el transporte de pasajeros por negocios y turismo. El objetivo, entonces, es lograr mayor cobertura y número de frecuencias, así como menores precios para cargas y pasajeros.

- *Sistemas Operativos de Transporte Marítimo*

La mayor parte del comercio extrarregional y buena parte del transporte intrarregional se realiza a través del transporte marítimo. Por tanto, el objetivo de este PSI consiste en proponer acciones para promover la reducción de costos, mayor frecuencia y confiabilidad del transporte por este medio, a fin de mejorar la competitividad de la región. En un mercado en el que los principales actores son privados, las normas regulatorias que adopten los países pueden facilitar esos objetivos, evitando la separación entre tráficos regionales y extrarregionales que puede estar impidiendo un uso eficiente del equipamiento instalado.

- *Sistemas Operativos de Transporte Multimodal*

El propósito de este PSI consiste en proponer acciones para alcanzar una adecuada complementariedad entre diferentes modos de transporte, configurando una red multimodal que contribuya al desarrollo sustentable y mejore la competitividad de la producción de la región. La importancia de esta radica en el hecho de que el comercio requiere en forma creciente de las operaciones integradas, que combinen modos de transporte y empresas, lo que demanda no sólo infraestructura adecuada, sino la normativa jurídica y el desarrollo de operadores regionales.

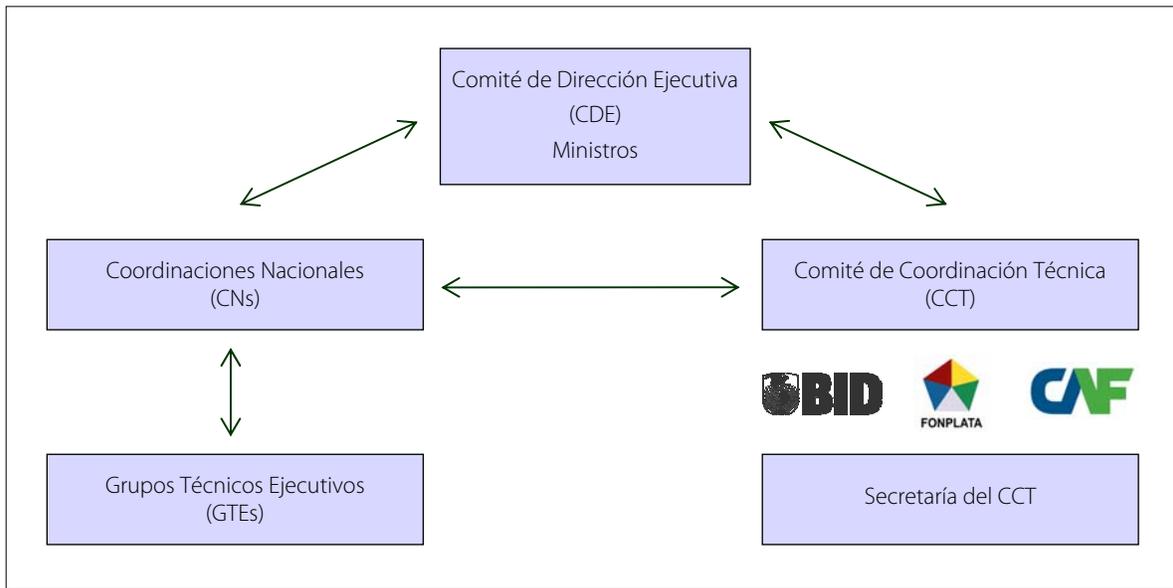
I.5. La estructura institucional de IIRSA

La estructura institucional de IIRSA fue desarrollada ad hoc para el tipo de actividades emprendidas y no cuenta con un tratado formal de integración que la respalde, por lo que ha ido consolidándose en el tiempo. Está basada en la coordinación entre instituciones existentes de los países miembros y recibe el apoyo técnico de tres agencias regionales de desarrollo (BID, CAF y FONPLATA).

La estructura institucional se organiza en torno a los siguientes organismos:

- El Comité de Dirección Ejecutiva (CDE)
- Las Coordinaciones Nacionales (CNs)
- Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs)
- El Comité de Coordinación Técnica (CCT)
- La Secretaría del CCT

Gráfico N° 1 - Estructura Institucional



1.5.1. El Comité de Dirección Ejecutiva (CDE)

El CDE es la instancia directiva de IIRSA, responsable de definir los lineamientos estratégicos y de aprobar los planes de acción de la Iniciativa, tomando en consideración las propuestas consensuadas surgidas de las reuniones de los Coordinadores Nacionales, de los GTEs y del CCT, así como de los propios países. Está integrado por representantes de alto nivel designados por los gobiernos de América del Sur, pertenecientes a aquellas entidades que los respectivos gobiernos consideren convenientes. En la mayoría de los casos está constituido por Ministros de Estado en los ámbitos de infraestructura o planificación.

El CDE cuenta con una Presidencia y dos Vicepresidencias pro t mpore (constituidas por el país que ejerció la Presidencia inmediata anterior y aquel que ejercerá la siguiente Presidencia). La Secretaría del CDE es ejercida por el CCT conformado por el BID, la CAF y el FONPLATA, según el Mandato de la Reunión Presidencial de Brasilia.

En términos de su funcionamiento, el CDE se reúne anualmente con los objetivos centrales de considerar y evaluar las acciones realizadas en el marco de la Iniciativa y definir el plan de trabajo a ser ejecutado en el siguiente año.

1.5.2. Las Coordinaciones Nacionales (CNs)

Las CNs son el punto focal de cada país para la Iniciativa IIRSA. Tienen la doble función de coordinar el intercambio con las restantes CNs en todas las instancias de IIRSA y la participación de los distintos organismos gubernamentales al interior de cada país. Esta tarea de coordinación interministerial es relevante dadas las características multinacionales, multisectoriales y multidisciplinarias de la Iniciativa, a fin de que, además de los ministerios sectoriales (transporte, energía y comunicaciones), los ámbitos de Relaciones Exteriores, Planeamiento y Economía sean involucrados. Los Coordinadores Nacionales facilitan, igualmente, la participación de otros sectores de la sociedad (tales como el sector privado, gobiernos subnacionales o sociedad civil) en las actividades desarrolladas en IIRSA.

Las CNs tienen, en el marco de IIRSA, una relación directa con el representante nacional en el CDE, y adoptan en cada país la organización interna que más convenga a sus características institucionales. No obstante, en todos los casos, y con independencia de la organización adoptada, se define la figura del Coordinador Nacional.

Las CNs lideran la ejecución del plan de trabajo de la Iniciativa. Para contribuir al desarrollo de sus tareas, las CNs realizan reuniones periódicas, generalmente dos veces al año, para analizar los avances en los planes de acción anuales aprobados por el CDE. Asimismo, trabajan de forma coordinada con las agencias regionales de desarrollo aglutinadas en el CCT en todo lo referente a las actividades de la Iniciativa. En este marco, preparan, en conjunto con el CCT, la agenda y la documentación necesaria para la reunión anual del CDE.

1.5.3. Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs)

Los GTEs constituyen el nivel de trabajo técnico de la Iniciativa. En principio se constituyó un GTE por cada EID y PSI y a medida que fueron evolucionando los trabajos de la Iniciativa, se constituyeron GTEs para otras instancias, por ejemplo, proyectos concretos (Exportación por Envíos Postales para Pequeñas y Medianas Empresas (PyMEs) y Acuerdo de *Roaming* Suramericano). Los GTEs están integrados por funcionarios y expertos de los países, pertenecientes a aquellas agencias de gobierno que sean pertinentes de acuerdo a la agenda de trabajo del mismo. La conformación de la delegación de cada país para las reuniones de GTE es responsabilidad de las CNs, que a su vez encabezan la delegación nacional. Las CNs también se ocupan de la distribución de información acerca de la agenda, resultados alcanzados y próximos pasos al interior de cada gobierno. El CCT y la Secretaría del CCT facilitan la realización de las reuniones de GTE brindando apoyo técnico, logístico y financiero, a fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos de cada reunión.

Es necesario destacar que la realización de los GTEs surge de las decisiones tomadas en relación al plan de trabajo anual definido por el CDE, y no necesariamente tienen lugar de manera regular. Hasta la fecha se han realizado numerosos GTEs en el marco de IIRSA, la mayoría de los cuales ha estado relacionado con la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa en los EIDs para la conformación de una Cartera de Proyectos IIRSA.

1.5.4. El Comité de Coordinación Técnica (CCT)

IIRSA recibe el apoyo técnico del CCT, que está integrado por el BID, la CAF y el FONPLATA. El CCT brinda apoyo técnico y financiero a los países en todos los temas relacionados a IIRSA, actuando como facilitador del proceso, coordinador de las actividades conjuntas y depositario de la memoria institucional de la Iniciativa. Esta labor se centra en las áreas prioritarias definidas por el CDE y los GTEs.

1.5.5. La Secretaría del CCT

El CCT cuenta con una Secretaría, con sede en el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (BID-INTAL) en Buenos Aires, Argentina. La Secretaría del CCT tiene asignadas tareas de coordinación con las instituciones que componen el CCT y actúa como unidad de enlace y comunicación entre el CCT, las Presidencias Pro Témpore del CDE y las CNs. Asimismo, la Secretaría realiza labores organizativas y logísticas vinculadas al desarrollo del programa anual de trabajo de la Iniciativa.

1.6. La evolución general de la Iniciativa IIRSA

En esta subsección se presenta un breve repaso de los momentos más relevantes de la evolución de la Iniciativa IIRSA. A fin de organizar en una línea temporal la información relativa a los temas y eventos principales que se han desarrollado a lo largo de los 10 años de IIRSA, a continuación se reseñan sus tres momentos centrales.

1.6.1. El Lanzamiento y Puesta en Marcha (2000-2002)

Temas centrales

- *Creación de la Iniciativa IIRSA en la Primera Reunión de Presidentes de América del Sur.*
- *Diseño del Plan de Acción de IIRSA: EIDs y PSIs como principales áreas de acción.*
- *Definición de los Principios Orientadores.*
- *Realización de una ronda de Reuniones Nacionales.*
- *Preparación de una Visión Estratégica para América del Sur (VESA).*

- *En relación a los EIDs:*
 - *Identificación de Gerentes para cada EID.*
 - *Desarrollo de una Visión de Negocios y una lista preliminar de proyectos para cada EID.*
 - *Realización de los GTEs de lanzamiento de los primeros EIDs (Andino, MERCOSUR-Chile, Interoceánico Central, Perú-Brasil-Bolivia, del Amazonas y del Escudo Guayanés) (inicialmente denominados Multimodal del Amazonas y Venezuela-Brasil-Guyana-Suriname).*

- *En relación a los PSIs:*
 - *Preparación de Estudios de Diagnóstico con propuestas concretas de Planes de Trabajo para cada PSI.*
 - *Realización de un GTE para el PSI de Integración Energética (inicialmente denominado Mercados Energéticos Regionales).*

Eventos principales

- *Primera Reunión de Presidentes de América del Sur (Brasilia 2000).*
- *Reunión de Ministros de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Montevideo 2000).*
- *Primera, Segunda y Tercera Reunión del CDE (Santa Cruz de la Sierra 2001, Buenos Aires 2001 y Brasilia 2002).*
- *Primera Reunión de Coordinadores Nacionales (Brasilia 2002).*

1.6.2. La Planificación (2003-2004)

Temas centrales

- *Primera Etapa de Planificación: aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa y ordenamiento de la Cartera de Proyectos IIRSA.*
- *Establecimiento de la primera Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración de Suramérica consensuada por los doce países de la región.*
- *Surgimiento de las Coordinaciones Nacionales.*
- *Publicación del libro "Planificación Territorial Indicativa. Cartera de Proyectos IIRSA 2004".*
- *Publicación de la Página Web de IIRSA.*

- *En relación a los EIDs:*
 - Lanzamiento de los Ejes de Capricornio y del Sur (inicialmente denominados Porto Alegre-Asunción-Jujuy-Antofagasta y Talcahuano-Concepción-Neuquén-Bahía Blanca).
 - Realización de GTEs para cada EID para la conformación y ordenamiento de la Cartera de Proyectos IIRSA.
- *En relación a los PSIs:*
 - Realización de GTEs para los PSIs de TICs, Instrumentos de Financiamiento y Facilitación de Pasos de Frontera.

Eventos principales

- *Cuarta, Quinta y Sexta Reunión del CDE (Caracas 2003, Santiago 2003 y Lima 2004).*
- *Segunda a Quinta Reunión de Coordinadores Nacionales.*

1.6.3. La Implementación y Consolidación (2005-2010)

Temas centrales

- *Surgimiento de la Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 (AIC).*
- *Definición de los Objetivos Estratégicos 2006-2010: implementación, segunda etapa de planificación, un nuevo enfoque para los PSIs y difusión.*
- *En relación a implementación:*
 - Implementación de un sistema de monitoreo para los proyectos de la AIC denominado Sistema de Información para la Gestión Estratégica (SIGE).
 - Realización de dos GTEs y un taller sobre Monitoreo y Gestión Intensiva de proyectos de la AIC.
 - Realización de GTEs de cada EID para seguimiento e intercambio sobre la implementación de los proyectos de la Cartera de Proyectos IIRSA.
- *En relación a la segunda etapa de planificación:*
 - Profundización y salto de calidad en la Planificación Territorial Indicativa. Incorporación de nuevas herramientas y metodologías: Metodología de Evaluación Ambiental y Social Estratégica (EASE), Metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg), Metodología de Evaluación de Proyectos Transnacionales, Programa GeoSUR, Base de Datos de Proyectos y Talleres de Capacitación en Integración y Desarrollo de Infraestructura Regional Suramericana.
 - Realización de GTEs de cada EID para revisión de la Cartera de Proyectos IIRSA a la luz de las nuevas herramientas y metodologías.
- *En relación a PSIs:*
 - Realización de GTEs para el PSI de TICs (Proyecto Exportación por Envíos Postales para PyMEs y Acuerdo de *Roaming* Suramericano).

- Creación de fondos especiales de cooperación técnica de las instituciones del CCT para financiar estudios de preinversión relativos a proyectos de integración.
- Importantes avances en estudios relativos a pasos de frontera e integración fronteriza.

- *En relación a difusión:*
 - Realización de un Taller Regional y una ronda de Talleres Nacionales sobre la VESA.
 - Realización de 10 videos documentales sobre proyectos de la Cartera IIRSA.
 - Publicación de los libros *Planificación Territorial Indicativa. Cartera de Proyectos IIRSA 2009 y Planificación Territorial Indicativa. Cartera de Proyectos IIRSA 2010.*
 - Publicación de numerosos folletos informativos.
 - Actualización permanente de la página web.

Eventos principales

- *Séptima a Décimo Primera Reunión del CDE (Asunción 2005, Quito 2006, Montevideo 2007, Cartagena 2008 y Buenos Aires 2009).*
- *Sexta a Décimo Quinta Reunión de Coordinadores Nacionales.*
- *Foro de Liderazgo para la Integración Suramericana (Cartagena 2008).*
- *Foro de Reflexión Estratégica “La integración de América del Sur y el papel de la infraestructura” (Buenos Aires 2009).*
- *Talleres de Capacitación sobre Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Suramericana (Santiago 2008 y Buenos Aires 2009).*

Gráfico Nº 2 - Evolución de la Iniciativa IIRSA desde 2000: Principales elementos

