

---

Sistema Económico  
Latinoamericano y del Caribe

---

Latin American and Caribbean  
Economic System

---

Sistema Económico  
Latino-Americano e do Caribe

---

Systeme Economique  
Latinoaméricain et Caribéen

---

# Infraestructura Física para la Integración en America Latina y el Caribe

*Secretaría Permanente del SELA  
Caracas, Venezuela  
Junio de 2011  
SP/ DI N° 09-11*

Copyright © SELA, junio 2011. Todos los derechos reservados.  
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas,  
Venezuela.

---

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA ([sela@sela.org](mailto:sela@sela.org)). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.

# C O N T E N I D O

## *PRESENTACION*

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	3
<b>I. INTRODUCCIÓN</b>	11
<b>II. INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO</b>	12
II.1 Importancia de la Infraestructura para el Desarrollo	12
II.2 América Latina y el Caribe en el Informe Global de Competitividad	13
<b>III. NUEVA AGENDA DE LA INTEGRACION EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE</b>	16
III.1 Integración Comercial e Integración Física	16
III.2 Agenda Regional de Integración	18
III.3 Proyectos Subregionales de Infraestructura Física	20
<b>IV. PROYECTO MESOAMÉRICA</b>	21
IV.1 Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano (STMM)	25
IV.1.1 Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)	26
IV.1.2 Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)	29
IV.1.3 Sistema Ferroviario Mesoamericano	29
IV.2 Facilitación del Comercio	30
IV.3 Integración Energética	31
IV.4 Agenda de Telecomunicaciones	32
IV.4.1 Autopista Mesoamericana de la Información (AMI)	32
IV.4.2 Proyectos en el marco del Foro de Altas Autoridades de Telecomunicaciones del Proyecto Mesoamérica	33
IV.4.2.1 Revisión de los Marcos Regulatorios	33
IV.4.2.2 Integración regional de servicios de telecomunicaciones y fortalecimiento de las redes nacionales	34
IV.5 Balance del Eje Económico en materia de Infraestructura Física para la Integración del Proyecto Mesoamérica	34
<b>V. INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA)</b>	35
V.1 Ejes de Integración y Desarrollo (EID)	39
V.1.1 Proyectos Ancla	40
V.1.2 Proyectos Rótula	42
V.1.3 Agenda de Implementación Consensuada (2005 – 2010)	42
V.2 Procesos Sectoriales de Integración (PSI)	43
V.3 Situación Reciente	44

<b>VI. COOPERACIÓN FINANCIERA</b>	46
VI.1 Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	46
VI.2 Corporación Andina de Fomento (CAF)	47
VI.3 Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)	48
VI.4 Banco de Desarrollo de Brasil (BNDES)	48
VI.5 Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)	48
VI.6 Vías Complementarias de Financiación	49
<b>VII. PLANEACIÓN CONCERTADA PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA LATINOAMERICANA Y CARIBEÑA</b>	50
VII.1 Metodología Propuesta por el Proyecto Mesoamérica para la Acción Regional	50
VII.2 Caso de Planeación Regional de ALC: IIRSA	51
VII.3 Caso de Planeación Extra Regional: la Comunidad Europea	52
<b>VIII. RECOMENDACIONES</b>	53

---

## P R E S E N T A C I Ó N

---

*La disponibilidad y la calidad de la infraestructura física de un país es la base para la consecución de su desarrollo económico y social. Simplemente no puede haber desarrollo ni eliminación de la pobreza sin la construcción de infraestructura.*

*Se señala con frecuencia que el atraso considerable de la infraestructura física de América Latina y el Caribe (ALC) acarrea limitaciones en su competitividad internacional, el comercio intrarregional, la inversión, la superación de la pobreza y sus posibilidades de desarrollo. Sin embargo, es bueno reconocer que a partir del año 2000 la región comenzó un importante proceso de planificación y desarrollo de proyectos subregionales de infraestructura, en particular en Centro y Suramérica, cuyos resultados tangibles se pueden apreciar una década después. Además de estos proyectos, se puede señalar la ampliación del Canal de Panamá<sup>1</sup> y múltiples iniciativas nacionales, por lo que podría decirse que América Latina y el Caribe decididamente está mejorando las condiciones para el desarrollo de su infraestructura física, lo que repercutirá favorablemente en su desarrollo a mediano y largo plazo.*

*Teniendo presente que la inversión en infraestructura es una acción que debe desarrollarse con visión de largo plazo y con un respaldo económico de gran magnitud, es imprescindible que la misma sea definida después de un proceso muy detallado de planeación, organización, desarrollo normativo y financiación, además que se necesita organizar mecanismos de consulta, cooperación y convergencia mutua, entre los países participantes.*

*Este informe tiene como propósito fundamental contribuir a los análisis y debates sobre este tema en América Latina y el Caribe.*

---

<sup>1</sup> En 2014 Panamá tendrá la ampliación del Canal que cubrirá la capacidad requerida hasta mediados del siglo XXI, el cual complementará el ferrocarril que transporta mercaderías entre ambos océanos y una autopista que conecta igualmente los dos océanos en 35 minutos.



## RESUMEN EJECUTIVO

Existe una relación positiva entre el desarrollo de la infraestructura física, el crecimiento económico y el bienestar social. De esta manera, también se puede asumir que el subdesarrollo está directamente relacionado con una pobre e insuficiente infraestructura.

Las inversiones en el sector de infraestructura y sus servicios conexos generan tres tipos de efectos: i) contribuyen en la formación del Producto Interno Bruto, (PIB), mediante los servicios de transporte, las telecomunicaciones, el abastecimiento de agua potable y energía eléctrica y el saneamiento; ii) generan externalidades sobre la producción y la inversión, acelerando el crecimiento a largo plazo; y iii) influyen en la productividad del resto de la economía dentro de los diversos procesos productivos y a nivel empresarial.

En el ámbito de la integración regional, la coordinación de inversiones para el desarrollo de obras de infraestructura favorece la integración económica, social y política, incluida la conformación de áreas comunes de desarrollo mediante la integración fronteriza. Así mismo, fomenta la competitividad conjunta y una mejor inserción internacional de las economías participantes.

Dentro de las inversiones en infraestructura, el transporte juega papel determinante. “El costo de transporte es el único costo común a cualquier bien o servicio... y no hay otro... Además, no existe país desarrollado en el mundo que no cuente con una infraestructura de transporte suficiente, moderna, futurista y eficiente”<sup>2</sup>. En consecuencia, para crecer aceleradamente se requiere construir carreteras (autopistas), ferrocarriles, puertos, aeropuertos, etc. Sin ellos, no se puede construir el resto de la infraestructura, en su más amplia definición.

En términos del Índice de Competitividad Global (ICG) sobre infraestructura, el Foro Económico Mundial toma en consideración las siguientes variables: calidad de la infraestructura global, calidad de las carreteras, calidad de la infraestructura ferroviaria, calidad de la infraestructura portuaria, calidad de la infraestructura del transporte aéreo, asientos aéreos disponibles por kilómetro, calidad del suministro eléctrico, líneas de telefonía fija y suscripciones a teléfonos móviles.

Comparada con el resto del mundo, América Latina y el Caribe tiene que mejorar significativamente su dotación de infraestructura con el objeto de aprovechar sus potencialidades. Sobre puntajes que oscilan entre 1 y 7, se puede apreciar una brecha grande entre el promedio regional de ALC (3.75) y el país más altamente ubicado, que en este caso es Hong Kong (6.77) o Corea (5.59) que ocupa el puesto 18. Ello confirma la magnitud del reto que enfrenta ALC para llevar la infraestructura regional a los mejores estándares internacionales. Informes del Banco Mundial estiman que mejorando la infraestructura regional de ALC a los niveles de Corea se incrementarían las tasas anuales de crecimiento del PIB entre el 1.4 y el 1.8% y que la desigualdad se reduciría entre un 10 y un 20%.

Es bueno resaltar, como lo reseña el presente informe, que en la última década América Latina y el Caribe ha venido haciendo importantes esfuerzos nacionales y subregionales para el desarrollo de la infraestructura física. Sin embargo, como lo señalan diversos análisis, estos avances son insuficientes si se comparan frente a los países en desarrollo internacionalmente más dinámicos, así como con relación a las necesidades de su

---

<sup>2</sup> Vargas Gallo, Pedro. El axioma del transporte. En Revista Perspectiva, Colombia. Edición 17 de 2008.

crecimiento económico, las demandas sociales y las posibilidades comerciales y de negocios que ofrecen la integración regional y el mercado mundial.

América Latina y el Caribe muestra una clara reducción de las barreras comerciales para el comercio mutuo y con el resto del mundo. En promedio los aranceles tienden a ser inferiores al 10%, con tendencia a su virtual eliminación para el comercio regional y los principales socios extra regionales en el curso de los próximos años. El comercio intrarregional está prácticamente liberalizado para cerca del 90% del universo arancelario, por lo que el comercio intrarregional viene creciendo en los últimos tiempos a tasas más altas que el realizado con el resto del mundo.

Sin embargo, la región latinoamericana y caribeña todavía tiene un espacio muy grande por recorrer para lograr que los beneficios de la integración se constituyan en un verdadero motor de crecimiento y desarrollo y lograr una mayor inserción internacional. Pero para que ello sea posible, múltiples análisis coinciden en señalar que existe una situación estructural que afecta a ALC: la existencia de fuertes deficiencias en la infraestructura física del transporte que tienen como consecuencia el surgimiento de una amplia variedad de "costos logísticos". Se calcula que en tanto dichos costos oscilan entre el 9 y 10 % del PIB en los países de la OCDE, en ALC se ubican entre el 18 y el 40%.

Se estima, igualmente, que una reducción del 10% en los costos de transporte podría generar un aumento del 21% en el valor de las exportaciones intrarregionales, unos US\$ 30.000 millones de 2008. Conforme a los cálculos del BID, una reducción del 10 por ciento en los costos de transporte podría tener un efecto sobre las exportaciones de América Latina y el Caribe cinco veces mayor que una reducción arancelaria del 10 por ciento. Más aún, la sobresaliente experiencia europea y asiática en materia de integración solamente fue posible cuando se consiguió desarrollar una importante conectividad física entre sus países.

En materia de transporte, América Latina y el Caribe presenta limitaciones, como las siguientes:

- La cobertura de la red vial es de 156 Km. por cada 1.000 Km<sup>2</sup> de superficie, frente al promedio mundial de 241 Km.
- Tan solo el 16% de las carreteras está pavimentado, mientras que el promedio mundial es de un 57%.
- Las condiciones de mantenimiento de las carreteras, en general, son considerablemente inferiores a las del resto del mundo.
- Tan solo el 0.2% del volumen comercial intrarregional de Sudamérica se realiza por tren, en tanto que el 40% es por tierra.
- Las demoras en aduana de las mercancías generan un aumento del costo de transporte entre 4% y 12%.
- La distancia geográfica y el estado de las vías generan un sobrecosto del transporte entre el 8% y el 19%.
- Los pasos de frontera presentan limitaciones administrativas, especialmente en áreas como el procesamiento de documentos, el intercambio y manejo de la información y en la integración de los mecanismos de control.
- El transporte marítimo enfrenta problemas de congestión, inversiones inadecuadas e ineficiencias en regulaciones de servicios marítimos y portuarios. Así mismo, se debería facilitar su conectividad con la infraestructura vial y desarrollarse el cabotaje regional.
- El transporte aéreo se caracteriza como no competitivo
- Faltan reglamentación y fomento del transporte multimodal.

En la región se aprecia una gran brecha entre la oferta de infraestructura de transporte frente a su demanda, debido a que en términos de PIB, la inversión total en transporte se ha reducido a la mitad en las últimas dos décadas, al contrario de otras regiones, como la asiática. Sin embargo, se resaltan los avances en materia de integración física y facilitación del comercio que vienen realizándose en Centro y Suramérica, mediante los Proyectos Mesoamérica e IIRSA (Iniciativa para la Integración Regional de Suramérica), respectivamente.

El Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica, Proyecto Mesoamérica (PM), articula esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración en la zona geográfica conformada por diez países: los siete países del istmo centroamericano (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá) más Colombia, México y República Dominicana. Centroamérica es una región con un grado avanzado de integración política, social, judicial, económica, comercial y ahora física. Los objetivos del PM son:

- La superación de la pobreza mediante el impulso al desarrollo económico.
- Incrementar sustancialmente la inversión productiva en la región, en particular en materia de infraestructura básica, con énfasis en los rubros de educación, capacitación, transporte, logística y telecomunicaciones, que son actualmente factores fundamentales de la competitividad de las empresas.
- Generar sinergias en el contexto internacional, en forma similar a la vinculación con México y Colombia, socios naturales de los países centroamericanos.

El Proyecto Mesoamérica está organizado en dos ejes estratégicos, los cuales abarcan nueve grandes grupos de actividades, así: 1. Eje Económico para la Infraestructura y la Competitividad: Transporte, Energía, Telecomunicaciones, Facilitación Comercial - Competitividad y PYMES; 2. Eje Social para el Desarrollo Humano y el Entorno: Salud, Desarrollo Sustentable, Desastres Naturales y Vivienda.

El balance del Eje Económico es de clara consolidación, por ser este el espacio en el que se presentan más resultados. Este eje se ha diseñado mediante una visión amplia de transporte multimodal moderno, que incluye además la simplificación y facilitación del comercio. La Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), presenta un avance de más del 50% de las obras de construcción y modernización, equivalentes a más de 6.600 km. y la conclusión de varios puestos fronterizos y puentes internacionales. Simultáneamente se vienen modernizando las aduanas y pasos fronterizos, con reducciones de hasta un 75% en el tiempo de tránsito, dentro del Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM).

En el marco de la RICAM, el Corredor Pacífico constituye el principal eje de modernización del transporte terrestre. Están construidas las obras básicas del Proyecto de Interconexión Eléctrica de Centro América (SIEPAC), sobre cuya red se tendieron los cables de fibra óptica de la Autopista Mesoamericana de la Información (AMI), que entrará en funcionamiento en 2011. La AMI permitirá promover el uso extensivo de las tecnologías de la información, alcanzando especialmente áreas rurales que carecerían de este servicio.

Así mismo, también se ha logrado establecer los cimientos del Eje Social, que deberán posibilitar una mejor calidad de vida para los habitantes de la región, caracterizada por una fuerte presencia de población indígena y de población con elevados grados de marginación y pobreza.

## 6

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) tiene un alcance multinacional, multisectorial y multidisciplinaria entre los doce países de América del Sur. Estos países son los del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), la Comunidad Andina (Estado Plurinacional de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú) y Chile, Guyana, Surinam y la República Bolivariana de Venezuela. Tiene por objetivo el desarrollo de infraestructura regional de transporte, energía y comunicaciones, en un marco de competitividad, sostenibilidad ambiental, calidad social y calidad institucional.

Por ello, para IIRSA la integración física constituye una condición necesaria para el desarrollo sostenible. Igualmente, pretende avanzar en la armonización y la convergencia regulatoria. Todo esto en el marco del desarrollo sostenible y la generación de empleos e ingresos para su área de influencia.

La IIRSA promueve la sinergia de las acciones para la integración física regional con las demás áreas del proceso de integración regional<sup>3</sup>, cuyo efecto más importante será la reducción de las asimetrías entre los países de la región, dentro de una "Visión Estratégica Suramericana" a 20 años<sup>4</sup>. Como resultado de análisis territoriales para identificar cuellos de botella y tramos carentes de infraestructura, se definieron grupos de trabajo que contienen los proyectos a desarrollar. Actualmente, finales de 2010, se tienen organizados 47 grupos con una cartera de 524 proyectos que requieren unas inversiones valoradas en US\$95.339 millones.

A Junio de 2010, el 44% de los 524 proyectos estaba concluido o en proceso de ejecución, el 30% se encontraba en pre-ejecución y el restante 26% en perfil. Por su composición sectorial, el transporte abarca 451 proyectos (86%) y unas inversiones por US\$54.610 millones (57%), la energía 64 proyectos (12%) por US\$40.684 millones (43%) y las comunicaciones 9 proyectos (2%) equivalentes a US\$45 millones, con una proporción no significativa de menos del 1%.

La Iniciativa IIRSA se sustenta sobre dos ámbitos de acción: Los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) y los Procesos Sectoriales de Integración (PSI).

Los EID contribuyen a la integración regional en los sectores de transporte (vial, ferroviario, marítimo y aéreo), logística, energía (generación, transmisión y distribución) y telecomunicaciones. Estos proyectos pueden ser binacionales o multinacionales. Los 10 Ejes de Integración y Desarrollo (EID) son:

1. Eje Andino (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)
2. Eje Andino del Sur (Chile, Argentina)
3. Eje del Amazonas (Colombia, Ecuador, Perú, Brasil)
4. Eje de Capricornio (Chile, Argentina, Paraguay, Brasil)
5. Eje del Escudo Guayanés (Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam)
6. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Paraguay, Argentina, Uruguay, Brasil, Bolivia)
7. Eje Interoceánico Central (Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú)
8. Eje MERCOSUR-Chile (Chile, Argentina, Uruguay, Brasil)
9. Eje Perú-Brasil-Bolivia
10. Eje del Sur (Argentina, Chile)

---

<sup>3</sup> Comprende liberación comercial, convergencia macroeconómica, integración social y cultural, etc.

<sup>4</sup> García, Enrique (2009).

Los Objetivos Estratégicos 2006-2010 de IIRSA ordenaron la Cartera de Proyectos, actualizaron la Visión de Negocios de ocho de los ejes y culminaron el estudio de Visión de Negocios de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Está pendiente el del Eje Andino del Sur.

A junio de 2010 el 74% de la cartera de 524 proyectos de IIRSA presentaba avances (386 proyectos) y el 26% estaba en perfil (138 proyectos).

La Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2006 – 2010 presentará sustanciales avances para finales de 2010, pues se prevé tener 27 proyectos terminados o con avances significativos (87%), 2 con avances moderados (6.5%) y 2 con escaso avance (6.5%).

En general, IIRSA ha logrado progresos sustanciales en materia de planificación e implementación de los proyectos de integración física para Suramérica. Sin embargo, aún tiene un amplio espacio por recorrer conforme a los objetivos originalmente fijados para completar los proyectos de infraestructura y especialmente para la concreción de los Procesos Sectoriales de Integración (PSI), dada su importancia como mecanismo de desarrollo e integración de la región.

Igualmente, la Iniciativa tiene el reto de involucrarse más directamente con las dimensiones económicas y políticas de los procesos de integración existentes en su área geográfica y así alcanzar una institucionalidad y los mecanismos de financiación, regulatorios y de operación requeridos para poder alcanzar sus objetivos.

En consideración a lo anteriormente anotado, cabe expresar que para aprovechar las oportunidades que actualmente ofrece la integración regional de América Latina y el Caribe, se requeriría la adopción una Agenda Conjunta que profundice, entre otros, los siguientes elementos:

- Promover el desarrollo, bajo una visión regional, de la infraestructura física de transporte, comunicaciones e interconexión eléctrica
- llevar los costos logísticos a cifras y estándares internacionales
- Adoptar instrumentos automatizados de facilitación del comercio<sup>5</sup>.
- Perfeccionar, armonizar, simplificar y converger hacia un marco común los acuerdos y las regulaciones comerciales en toda la región.

Uno de los principales retos que presenta la región está en el desarrollo de infraestructura física para permitir la conectividad. Existe un enorme terreno por avanzar, más aún cuando se prevé que en el curso de la próxima década se presentará un considerable aumento de la demanda de servicios de infraestructura en la región. La CEPAL, el Banco Mundial y el BID sugieren acordar una meta regional o subregional para la inversión en infraestructura – de aproximadamente 5 % del PIB, considerando las especificidades de cada subregión o país - y crear fondos regionales o subregionales de financiamiento con participación de recursos públicos, de las instituciones financieras y de la banca de desarrollo regionales.

Por esta razón, se sugiere el diseño de políticas y mecanismos que estimulen las inversiones públicas y privadas, a partir de un proceso de planeación y acción conjunta regional, que abarque también la búsqueda de nuevas fuentes e instrumentos

---

<sup>5</sup> Véase el documento SELA: Desarrollos Recientes de la Facilitación del Comercio. *SP/CL/XXXVI.O/Di N° 20-10*

## 8

financieros y nuevas metodologías para el cálculo de los presupuestos y metas fiscales, a partir del perfeccionamiento de los marcos regulatorios vigentes<sup>6</sup>.

La conformación de un marco institucional de coordinación y acción conjunta regional permitiría:

- Coordinar la planificación (nacional, subregional y regional)
- Coordinar intereses y prioridades
- Atender las diferencias de los marcos jurídicos y diseños institucionales que puedan implicar atrasos importantes en la ejecución de las obras
- Desarrollar esquemas de financiamiento
- Construir infraestructura
- Definir la necesidad de adoptar medidas reglamentarias/normativas comunes
- Reducir costos de transacción del comercio
- Desarrollar economías de escala

Este marco institucional podría conformarse a partir de la coordinación y convergencia de las estructuras existentes en el Proyecto Mesoamérica y la Iniciativa IIRSA, los cuales cuentan con el apoyo de organismos financieros hemisféricos como el BID, CAF, el BCIE y el FONPLATA.

Además de una visión regional del proceso de planeación, sería fundamental identificar modalidades de financiamiento, incluidas las asociaciones público-privadas. Para ello sería recomendable recoger las experiencias sobre las mejores prácticas para obtener financiamiento.

Un Observatorio Regional sobre el Desarrollo de la Infraestructura podría ser un referente acerca del tipo de proyectos a desarrollar, las áreas en donde se identifican oportunidades así como el tipo de participación y financiamiento que se requieren. Este Observatorio podría construirse a partir de experiencias en el PM e IIRSA.

Además de las múltiples experiencias nacionales y subregionales, podría ser útil tomar en consideración otras como la de la Unión Europea sobre procesos de planeación regional en materia de infraestructura física para la integración, el cual incluye los tres componentes básicos: i) inversiones en infraestructura física propiamente dicha, ii) convergencia y armonización de los instrumentos para el transporte y las comunicaciones y iii) facilitación y promoción de la logística.

La interconexión eléctrica regional es un propósito que debe mantenerse en la agenda regional sobre infraestructura física de ALC.

Es urgente la adopción de un tratamiento conjunto para el desarrollo del sector transporte con el objeto de promover el transporte multimodal, armonizar los marcos regulatorios sobre funcionamiento y requisitos de acceso al mercado de los diversos modos de transporte, compatibilizar requisitos en materia de pesos, dimensiones y seguros del transporte terrestre, construir redes de transporte ferroviario, desarrollar la capacidad portuaria y el cabotaje en el transporte marítimo, ampliar la escala, eficiencia y competencia del transporte aéreo y simplificar y automatizar la regulación y la operación de los pasos de frontera.

---

<sup>6</sup> CEPAL. Crecimiento, Infraestructura y Desarrollo Sostenible. Capítulo 4 del documento "Desarrollo Productivo en Economías Abiertas". Santiago de Chile, junio 11 de 2004. LC/G.2234(SES.30/3)

Así mismo, la infraestructura física involucra de manera fundamental el desarrollo de las telecomunicaciones las cuales son la base para potenciar el desarrollo del sector productivo de la región. Estrategias como eLAC de la CEPAL, la Sociedad de la Información de la CARICOM (CARIB-IS), la Autopista Mesoamericana de la Información (AMI) y el Proceso Sectorial de Integración en materia de TIC de IIRSA, promueven el acceso y el uso de las TIC. Por ello, sería de gran valor para el sector productivo de la región y, en general, para promover la integración, que estos mecanismos intercambien experiencias en el desarrollo de la infraestructura de las comunicaciones y su reglamentación. De esta manera, se podrían identificar áreas de convergencia y de cooperación hacia la concreción de una agenda regional para el desarrollo de la infraestructura de comunicaciones.



## I. INTRODUCCIÓN

El concepto de infraestructura física cubre un amplio campo de sectores tales como: carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles, comunicaciones, energía, acueducto, salud, educación y vivienda. Sin embargo, en el presente trabajo se hace referencia en particular al conjunto de áreas que se relacionan estrechamente con la infraestructura física para la competitividad, la integración y la inserción internacional de América Latina y el Caribe (ALC), o sea carreteras, telecomunicaciones y energía eléctrica.

La infraestructura es un agente de inversiones permanentes e ilimitadas desde el momento que se concibe, cuyos efectos sociales, económicos y ambientales se pueden apreciar a lo largo del proceso de planeación, diseño, construcción y puesta en operación, hasta la multitud de actividades económicas y sociales que se generan con ocasión de su uso y aprovechamiento, tanto en las zonas por las que se construye como en aquellas que se interconectan.

Mediante la infraestructura las tierras adquieren valor y posibilidades de utilizarse a favor del desarrollo humano, por cuanto se vuelven aptas para la producción y la urbanización y así se facilita el acceso a los servicios sociales, se promueven actividades como el turismo, de tanta importancia para la economía de los países latinoamericanos y caribeños y se contrarrestan situaciones como la migración campo-ciudad o la falta de seguridad.

El presente documento, analiza en primer término la importancia de la integración física para América Latina y el Caribe y los efectos esperados de la misma, así como los retos que cabría enfrentar en los próximos años a la luz de la evolución y las transformaciones de las economías nacionales así como de la región misma en el curso de la próxima década. Se enfatiza el avance de los Proyectos IIRSA y Mesoamérica, como las iniciativas subregionales más sobresalientes en la actualidad, las que deberían ajustarse dentro de una nueva visión latinoamericana y caribeña de la integración y el desarrollo, conforme fue convenido en la Cumbre de la Unidad de febrero de 2010 en Cancún (México) por los Presidentes y Jefes de Gobierno de los 33 países de la región.

En este sentido, cabe tomar en consideración la importancia que América Latina se mire y actúe como región desde el punto de vista de la integración física. En efecto, la región ha avanzado sustancialmente en las normas comerciales y en la integración política, pero está sustancialmente distanciada entre sí por causa de las insuficiencias de su infraestructura física. Por lo tanto, resolver este cuello de botella constituye tanto una tarea urgente a emprender, para lo cual existen experiencias nacionales y subregionales.

## 12

**II. INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO****II.1 Importancia de la Infraestructura para el Desarrollo**

Reconocer la evidencia del desarrollo en una sociedad podría ser suficiente con la apreciación de su dotación de infraestructura. La infraestructura es el aspecto determinante para poder emprender una estrategia de desarrollo económico y social. En consecuencia, existe una relación positiva entre el desarrollo de la infraestructura física, el crecimiento económico y el bienestar social. De esta manera, también se puede interpretar que el subdesarrollo está directamente relacionado con una pobre e insuficiente infraestructura.

Las infraestructuras de transporte, energía y comunicaciones, así como las redes de abastecimiento de agua potable y saneamiento, favorecen las políticas de desarrollo económico y la inserción en la economía internacional. Entre las infraestructuras vinculadas al desarrollo social cabe citar los hospitales, las escuelas e, igualmente, las redes de abastecimiento de agua potable y saneamiento. La infraestructura para la protección del medio ambiente está conformada por parques y reservas naturales, circuitos de ecoturismo y territorios protegidos en general. Por su parte, las redes de radio y televisión, las estaciones de repetición y las redes de suministro de Internet, permiten el acceso a la información y el conocimiento<sup>7</sup>.

Las inversiones en el sector de infraestructura y sus servicios conexos generan tres tipos de efectos: i) contribuyen en la formación del Producto Interno Bruto, (PIB), mediante los servicios de transporte, las telecomunicaciones, el abastecimiento de agua potable y energía eléctrica y el saneamiento; ii) generan externalidades sobre la producción y la inversión, acelerando el crecimiento a largo plazo; y iii) influyen en la productividad del resto de la economía dentro de los diversos procesos productivos y a nivel empresarial<sup>8</sup>.

**CUADRO 1  
EJEMPLO CHILENO**

“La adecuada disponibilidad de obras de infraestructura, así como la prestación eficiente de servicios conexos, contribuyen a que un país o región pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva. Así, por ejemplo, el desarrollo integrado de redes viales, infraestructura portuaria y servicios de transporte de carga, en conjunto con la modernización y ampliación de los sistemas de energía, telecomunicaciones y servicios de abastecimiento de agua potable y saneamiento, en regiones aptas para la producción vitivinícola y frutícola, contribuyeron a que un país como Chile desarrollara ventajas comparativas en ambas industrias y aumentara sostenidamente su participación en el mercado mundial de ambos rubros”.

*Fuente: Patricio Rozas y Ricardo Sánchez (2004).*

La provisión de servicios de infraestructura también es vehículo de cohesión territorial, económica y social, pues permite la conexión de la población con el entorno y su accesibilidad con el exterior, además de disponer de los servicios necesarios para la producción y el mejoramiento de las condiciones y la calidad de vida de las personas, especialmente aquellas ubicadas en las regiones más apartadas y desamparadas<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Rozas, Patricio y Ricardo Sánchez. Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual. CEPAL, Santiago de Chile, octubre de 2004.

<sup>8</sup> Rozas y Sánchez (2004).

<sup>9</sup> Cipoletta Tomassian, Georgina, Gabriel Pérez Salas y Ricardo Sánchez. Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales. CEPAL. Santiago de Chile, mayo de 2010.

El acceso a los bienes e insumos intermedios o a una mejor provisión de servicios, aumenta la productividad de la tierra, el trabajo y el capital físico. Por el lado empresarial, la disminución de los costos en la provisión de insumos, el manejo de inventarios y la distribución, beneficia la capacidad de competencia y permite aumentar las economías de escala y acceder a nuevos mercados.

En el ámbito de la integración regional, la coordinación de inversiones para el desarrollo de obras de infraestructura favorece la integración económica, social y política, incluida la conformación de áreas comunes de desarrollo mediante la integración fronteriza. Así mismo, fomenta la competitividad conjunta y la mayor inserción internacional de las economías participantes.

Dentro de las inversiones en infraestructura, el transporte juega un papel determinante. "El costo de transporte es el único costo común a cualquier bien o servicio... y no hay otro... Además, no existe país desarrollado en el mundo que no cuente con una infraestructura de transporte suficiente, moderna, futurista y eficiente"<sup>10</sup>. En consecuencia, para crecer aceleradamente se requiere construir carreteras (autopistas), ferrocarriles, puertos, aeropuertos, etc. Sin ellos, no se puede construir el resto de la infraestructura, en su más amplia definición.

Una adecuada disponibilidad de infraestructura de transporte genera importantes economías externas a la sociedad, tales como:

- Desarrollo económico: posibilidad de contar con las demás obras de infraestructura, aumento de la competitividad, atracción de inversiones, aumento del comercio, desarrollo sectorial (p.e. turismo), generación de empleo, disminución del costo de vida.
- Aumento de la seguridad: mayor facilidad y rapidez de movimiento de personal y equipo.
- Acceso y eficiencia de los servicios sociales: menor necesidad de construcción de centros de salud y educación por la mayor facilidad para el desplazamiento de personas y equipos.

## II.2 América Latina y el Caribe en el Informe Global de Competitividad<sup>11</sup>

El Foro Económico Mundial (cuya sigla en Inglés es WEF) captura una completa y ponderada gama de factores que afectan a la competitividad. Estos factores se agrupan en 3 subíndices los cuales, a su vez, se distribuyen en 12 pilares que están compuestos por una serie de indicadores que, en su conjunto, engloban los principales fundamentos micro y macroeconómicos de la competitividad.

Para calcular el Índice Global de Competitividad (IGC) los diversos indicadores o subíndices tienen una ponderación relativa en cada país, en función del nivel de desarrollo particular o grado de complejidad del desarrollo tecnológico en que se encuentra su economía. De esta forma, los países se clasifican conforme a tres etapas o niveles de desarrollo: (i) conducido por los factores de producción, (ii) conducido por la eficiencia, y (iii) conducido por la innovación.

Dentro de los 12 pilares que el Foro Económico Mundial toma en cuenta para elaborar el Índice de Competitividad Global<sup>12</sup>, el segundo se refiere a infraestructura. En relación

---

<sup>10</sup> Vargas Gallo, Pedro. El axioma del transporte. En Revista Perspectiva, Colombia. Edición 17 de 2008.

<sup>11</sup> Las notas sobre este tema fueron tomadas de: World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2010 – 2011. Geneva, Switzerland 2010.

## 14

con este pilar, el informe anota que una extensa y eficiente infraestructura es crítica para asegurar el efectivo funcionamiento de la economía, puesto que es un factor determinante para la localización de una actividad económica. Una infraestructura bien desarrollada reduce el efecto de la distancia entre las regiones, integra el mercado nacional y conecta a bajo costo el mercado local con los mercados de otros países y regiones. En consecuencia, la calidad y la extensión de las redes de infraestructura impactan significativamente el crecimiento económico y contrarrestan de múltiples maneras las inequidades en el ingreso y la pobreza.

Unas redes bien desarrolladas de infraestructura de transporte y comunicaciones son el pre-requisito para el acceso de las comunidades menos desarrolladas a las principales actividades económicas y los servicios. La calidad de las carreteras, el transporte férreo, los puertos y el transporte aéreo permiten que las empresas accedan a los mercados de forma segura y a tiempo y los trabajadores pueden moverse fácilmente a sus trabajos. La economía también depende de suficientes suministros de electricidad y sin interrupciones, para que el sector productivo pueda desarrollar sus actividades de manera eficiente. Finalmente, una sólida y extensa red de telecomunicaciones permite realizar libres y rápidos flujos de información, lo cual aumenta la eficiencia de la economía y ayuda a asegurar el desarrollo de los negocios.

El Índice de Competitividad Global (ICG) toma en consideración las siguientes variables en relación con la infraestructura: calidad de la infraestructura global, calidad de las carreteras, calidad de la infraestructura ferroviaria, calidad de la infraestructura portuaria, calidad de la infraestructura del transporte aéreo, asientos aéreos disponibles por kilómetro, calidad del suministro eléctrico, líneas de telefonía fija y suscripciones a teléfonos móviles.

En términos generales, comparada con el resto del mundo, América Latina y el Caribe debe mejorar significativamente con el objeto de aprovechar su potencialidad. De las 139 economías estudiadas, tan solo Chile (30) y Barbados (43) se encuentran dentro de las primeras 50 economías del mundo. Dentro del grupo de la primera mitad se agregan Panamá (53), Costa Rica (56), Brasil (58), Uruguay (64), México (66), Colombia (68) y Perú (73). Entre los que muestran los menores índices están Ecuador (105), Bolivia (108), Nicaragua (112), Paraguay (120) y Venezuela (122).

Las inversiones públicas en infraestructura de ALC fueron la principal víctima de los programas de estabilización fiscal implementados en los años 90 en muchos países, debido a que su corte podía ser más fácil de realizar en relación a otros rubros como salarios y pensiones, entre otros. Conforme al Banco Mundial, la inversión pública en infraestructura cayó desde un 3% del PIB en 1988 a un 1% en 1998. La idea detrás de esta política era que el sector privado podía llenar este espacio, lo cual finalmente no se materializó suficientemente. Aunque ALC fue el receptor de la mitad de los US\$786 mil millones de inversiones en infraestructura en los países en desarrollo a través de las denominadas Asociaciones Público Privadas (conocidas como PPP en Inglés) entre 1990 y 2003, estos fondos privados no compensaron completamente las menores inversiones públicas. Además, tales inversiones se concentraron en unos pocos países (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Perú) en los sectores de telecomunicaciones, energía y

---

<sup>12</sup> 1. Instituciones; 2. Infraestructura; 3. Estabilidad macroeconómica; 4. Salud y educación primaria; 5. Educación secundaria y formación; 6. Eficiencia de los mercados de los productos; 7. Eficiencia en el sector laboral; 8. La sofisticación del mercado financiera; 9. Preparación tecnológica; 10. Tamaño del mercado; 11. La sofisticación de los negocios; 12. La innovación.

transporte. Como resultado, el desarrollo de la infraestructura se rezagó frente a los tigres del este asiático y aún de China en el curso de dos décadas, con severas implicaciones en términos de crecimiento económico y reducción de la pobreza.

Informes del Banco Mundial estiman que mejorando la infraestructura regional de ALC a los niveles de Corea se incrementarían las tasas anuales de crecimiento del PIB entre el 1.4 y el 1.8% y que la desigualdad se reduciría entre un 10 y un 20%.

El Cuadro 2 presenta las posiciones y los puntajes de las economías de ALC en el pilar de infraestructura del IGC, junto con las cifras comparativas de otras economías como los países BRIC<sup>13</sup> en conjunto, Corea, China e India. Sobre puntajes que oscilan entre 1 y 7, se puede apreciar una brecha grande entre el promedio regional de ALC (3.75) y el país más altamente ubicado, que en este caso es Hong Kong (6.77) o Corea (5.59) que ocupa el puesto 18. Ello confirma la magnitud del reto que enfrenta ALC para llevar la infraestructura regional a los mejores estándares internacionales.

**CUADRO 2**  
**INFRASTRUCTURE 2010-2011: LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN**  
**AND SELECTED COMPARATORS**

Country/Economy	Infrastructure 2010-2011		A. Transport		B. Electricity and telephony	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
<b>Hong Kong SAR</b>	<b>1</b>	<b>6.77</b>	<b>1</b>	<b>6.69</b>	<b>1</b>	<b>6.85</b>
<b>Korea, Rep.</b>	<b>18</b>	<b>5.59</b>	<b>12</b>	<b>5.73</b>	<b>30</b>	<b>5.44</b>
Barbados	23	5.37	29	4.82	15	5.93
Chile	40	4.69	37	4.56	48	4.83
Panama	44	4.53	46	4.15	44	4.92
Trinidad and Tobago	45	4.53	58	3.94	38	5.12
<b>China</b>	<b>50</b>	<b>4.44</b>	<b>31</b>	<b>4.73</b>	<b>69</b>	<b>4.14</b>
Uruguay	53	4.29	75	3.54	42	5.03
El Salvador	59	4.13	66	3.78	56	4.49
<b>BRIC average</b>	<b>n/a</b>	<b>4.10</b>	<b>n/a</b>	<b>4.27</b>	<b>n/a</b>	<b>3.93</b>
<b>Brazil</b>	<b>62</b>	<b>4.02</b>	<b>67</b>	<b>3.76</b>	<b>65</b>	<b>4.28</b>
Jamaica	65	3.91	51	4.05	86	3.76
Guatemala	66	3.9	76	3.48	64	4.31
<b>Latin America &amp; Caribbean average</b>	<b>n/a</b>	<b>3.75</b>	<b>n/a</b>	<b>3.48</b>	<b>n/a</b>	<b>4.01</b>
Mexico	75	3.74	57	3.96	92	3.51
Argentina	77	3.63	89	3.17	73	4.08
Costa Rica	78	3.62	111	2.78	59	4.45
Colombia	79	3.59	101	2.94	68	4.24
Honduras	85	3.51	82	3.30	88	3.73
<b>India</b>	<b>86</b>	<b>3.49</b>	<b>39</b>	<b>4.50</b>	<b>115</b>	<b>2.49</b>
Peru	88	3.47	94	3.08	84	3.86
Ecuador	96	3.18	99	2.96	95	3.39
Bolivia	100	3.04	122	2.59	94	3.49
Guyana	103	2.92	100	2.95	102	2.90
Dominican Republic	107	2.83	79	3.38	121	2.28
Venezuela	108	2.82	123	2.58	98	3.06
Nicaragua	111	2.73	102	2.90	112	2.55
Paraguay	125	2.46	138	2.10	104	2.82

Fuente: Foro Económico Mundial.

Cabe señalar, como lo reseña el presente informe, que en la última década América Latina y el Caribe ha venido haciendo importantes esfuerzos nacionales y subregionales para el desarrollo de la infraestructura física. Sin embargo, como lo señalan diversos análisis, estos avances son insuficientes si se comparan frente a los países en desarrollo internacionalmente más dinámicos, así como con relación a las necesidades de su crecimiento económico, las demandas sociales y las posibilidades comerciales y de negocios que ofrecen la integración regional y el mercado mundial.

<sup>13</sup> Países BRIC: Brasil, Rusia, India y Corea

### III. NUEVA AGENDA DE LA INTEGRACION EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE

#### III.1 Integración Comercial e Integración Física

América Latina y el Caribe muestra actualmente una clara reducción de las barreras comerciales para el comercio mutuo y con el resto del mundo, después de un largo proceso de negociaciones comerciales en el curso de las últimas cinco décadas, ajustado desde luego a las características y posibilidades propias de cada país y subregión. Por ejemplo, en el campo de las tarifas arancelarias, en tanto el promedio en los años '80 era de un 40%, para los años '00 esta media se había reducido a un 10%, con tendencia a su virtual eliminación para el comercio regional y los principales socios extra regionales de la mayoría de países de la región en el curso de los próximos años. Cabe esperarse que ello sea así porque actualmente el comercio intrarregional está prácticamente liberalizado para cerca del 90% del universo arancelario, especialmente dentro de las subregiones CAN, CARICOM, MERCOSUR y SICA, así como en multitud de acuerdos comerciales entre los países de la región. Por ello, el comercio intrarregional viene creciendo en los últimos tiempos a tasas más altas que el realizado con el resto del mundo.

Sin embargo, la región latinoamericana y caribeña todavía tiene un espacio muy grande por recorrer para lograr que los beneficios de la integración se constituyan en un verdadero motor de crecimiento y desarrollo para sus economías. En efecto, mientras la participación de las exportaciones intrarregionales en las exportaciones totales de ALC era de un 20% en 2008 (Cuadro 3), conforme a las constataciones del BID y la CEPAL, esta cifra ascendía a un 54% en Asia, un 44% en el TLCAN y un 67% en la UE. Inclusive, sin los datos de México en este cálculo, por la alta concentración de su comercio con Estados Unidos, la cifra promedio apenas se situaría en un 28%. Desde luego, en el plano subregional e inclusive en el nacional, se aprecian notables diferencias, por la menor participación del comercio regional de los países más grandes en contraste con casos como los de Nicaragua, Guatemala, Bolivia, El Salvador y Paraguay, en los cuales más del 40% de sus exportaciones se destina a los países vecinos.

Múltiples análisis, como los realizados por el Banco Mundial, el BID, la CEPAL y CAF, coinciden en señalar que la situación determinante que limita la profundización y el aprovechamiento del proceso de integración regional de América Latina y del Caribe es la existencia de fuertes limitaciones en la infraestructura física del transporte que tienen como consecuencia el surgimiento de una amplia variedad de "costos logísticos" al comercio regional<sup>14</sup>. Se calcula que en tanto dichos costos oscilan entre el 9 y 10 % del PIB en los países de la OCDE, en ALC se ubican entre el 18 y el 40%<sup>15</sup>.

Tanto es así, que según sus cálculos una reducción del 10% en los costos de transporte en ALC podría generar un aumento del 21% en el valor de las exportaciones intrarregionales, equivalente a unos US\$ 30.000 millones de 2008. Inclusive, la plena integración regional p.e. de Centroamérica permitiría duplicar su comercio mutuo y aumentar sustancialmente sus posibilidades de incursión en los mercados extrarregionales.

---

<sup>14</sup> Los costos logísticos son aquellos costos generados en los procesos de distribución de bienes y servicios desde el lugar de producción hasta el consumidor.

<sup>15</sup> BANCO MUNDIAL, BID, CEPAL. Cómo Reducir las Brechas de la Integración. Nota de discusión de Políticas. Lima, Perú, 28 de mayo de 2010.

<b>CUADRO 3</b>						
<b>COMERCIO INTRARREGIONAL Y COMERCIO TOTAL</b>						
<b>DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE EN 2008 - 2009</b>						
Millones de Dólares - Porcentaje						
PAIS	EXPORTACIONES 2008			EXPORTACIONES 2009		
	ALC	TOTALES	%	ALC	TOTALES	%
St. Kitts & Nevis	2	325	1			
<i>Jamaica</i>	57	8397	1			
<i>Montserrat</i>		38	1			
<i>Grenada</i>	11	377	3			
<i>Bahamas</i>	41	993	4			
<i>Saint Lucia</i>	30	658	5			
<b>St. Vincent &amp; Grenadines</b>	25	373	7			
<i>México</i>	20 293	291 343	7		229621	
<i>Belize</i>	77	837	9			
<i>Barbados</i>	180	1747	10			
<i>Dominica</i>	23	232	10			
<i>Guyana</i>	163	1345	12			
<i>Panamá</i>	201	1 144	16	178	821	22
<i>Chile</i>	13 414	69 088	19		49921	
<i>Perú</i>	6 400	30 426	21		25905	
<i>Brasil</i>	46 446	197 942	23		152995	
<i>Costa Rica</i>	2 635	9 313	28	2296	8534	27
<i>Trinidad y Tobago</i>	3307	9589	34			
<i>Ecuador</i>	7 218	20 296	36		13724	
<i>Colombia</i>	13 466	37 626	36		32850	
<i>Honduras</i>	1 165	3 106	38	662	2628	25
<i>Argentina</i>	27 553	70 021	39		54940	
<i>Uruguay</i>	2 396	5 949	40		5386	
<i>Nicaragua</i>	649	1 487	44	667	1393	48
<i>Guatemala</i>	2 975	5 376	55	2621	4999	52
<i>Bolivia (Estado Plurinacional)</i>	4 521	6 953	65		5417	
<i>El Salvador</i>	1 724	2 621	66	1545	2310	67
<i>Paraguay</i>	3 024	4463	68		3191	
<b>INTRA CARICOM</b>	<b>2205</b>	<b>24779</b>	<b>9</b>			
<b>INTRA MERCOSUR</b>	<b>43127</b>	<b>278375</b>	<b>15</b>	<b>32278</b>	<b>216512</b>	<b>15</b>
<b>INTRA CAN</b>	<b>7804</b>	<b>95301</b>	<b>8</b>	<b>6538</b>	<b>77896</b>	<b>8</b>
<b>INTRA MCCA</b>	<b>6461</b>	<b>21 904</b>	<b>29</b>	<b>5274</b>	<b>19864</b>	<b>27</b>
<b>INTRA ALADI</b>	<b>140157</b>	<b>832907</b>	<b>17</b>	<b>101183</b>	<b>634424</b>	<b>16</b>
<b>INTRA Región</b>	<b>157997</b>	<b>781905</b>	<b>20</b>			
<b>INTRA Región sin México</b>	<b>137704</b>	<b>490562</b>	<b>28</b>			

Fuentes: ALADI, CARICOM, CEPAL, SICA

## 18

Según el documento citado y múltiples documentos de la CEPAL, la infraestructura de transporte de América Latina y el Caribe presenta importantes limitaciones, como las siguientes:

- La cobertura de la red vial es de 156 Km. por cada 1.000 Km<sup>2</sup> de superficie, muy alejada del promedio mundial, de 241 Km.
- El porcentaje de carreteras pavimentadas (16%) está muy por debajo del promedio mundial (57%).
- Las condiciones de mantenimiento de las carreteras, en general, son considerablemente inferiores a las del resto del mundo.
- Existe una evidente deficiencia en el sistema de redes de ferrocarriles: sólo el 0.2% del volumen comercial intrarregional de Sudamérica se realiza por tren, en tanto que el 40% es por tierra (2009).
- Las demoras en aduana de las mercancías generan un aumento del costo de transporte entre 4% y 12%.
- La distancia geográfica y el estado de las vías genera un sobrecosto del transporte entre el 8% y el 19%.
- Los pasos de frontera presentan limitaciones administrativas, especialmente en áreas como el procesamiento de documentos, el intercambio y manejo de la información y en la integración de los mecanismos de control.
- El transporte marítimo enfrenta problemas de Congestión debida al aumento del comercio internacional, inversiones inadecuadas e ineficiencias en regulaciones de servicios marítimos y portuarios. Así mismo, se debería facilitar su conectividad con la infraestructura vial y desarrollarse el cabotaje regional.
- Estructuras no competitivas del transporte aéreo.
- Falta de reglamentación y fomento del transporte multimodal.

Por lo anterior, se concluye que el proceso de integración regional de ALC necesita la adopción una "Nueva Agenda" de integración comercial, conformada por los siguientes elementos<sup>16</sup>:

- Perfeccionamiento, armonización, simplificación y conexión de los acuerdos y las regulaciones comerciales en toda la región.
- Reducción de los costos logísticos a cifras y estándares internacionales, por medio de una amplia cobertura y calidad de la infraestructura física y la adopción de instrumentos automáticos de facilitación del comercio<sup>17</sup>.
- Armonización de los marcos regulatorios con miras a la superación de los obstáculos institucionales.

### III.2 Agenda Regional de Integración

Como se acaba de apreciar, los estudios del Banco Mundial, la CEPAL y otros organismos son concluyentes en cuanto a que América Latina y el Caribe registra serias limitaciones en la provisión de servicios de infraestructura que condicionan su competitividad comercial y su desarrollo, limitan sus posibilidades de expansión económica e impiden la consecución de los beneficios de las economías de escala y de la especialización. En la región se aprecia una gran brecha entre la oferta de infraestructura de transporte frente a su demanda, debido a que en términos de PIB, la inversión total en transporte se ha reducido a la mitad en las últimas dos décadas, al contrario de otras regiones, como la

---

<sup>16</sup> Denominada por el BID como "proceso de integración de tercera generación".

<sup>17</sup> Véase el documento SELA: Desarrollos Recientes de la Facilitación del Comercio. *SP/CL/XXXVI.O/Di N° 20-10*

asiática<sup>18</sup>. Sin embargo, se resaltan los avances en materia de integración física y facilitación del comercio que vienen realizándose en Centro y Suramérica, mediante los Proyectos Mesoamérica e IIRSA (Iniciativa para la Integración Regional de Suramérica), respectivamente.

En el Boletín FAL 280 de diciembre de 2009, la CEPAL manifiesta que observando las iniciativas de integración física adoptadas en los años 2000 en Centroamérica, Suramérica y la CARICOM, se aprecia que la mayoría de las obras en ejecución se han mantenido aún en períodos de crisis. Sin embargo, persiste el problema de falta de disponibilidad o de estrechez física de la oferta de servicios de infraestructura, a la cual se debe agregar aquellos asuntos referidos a la falta de organización de los mercados y a la inexistencia o insuficiencia de marcos regulatorios para la facilitación del transporte. Este conjunto de situaciones se traduce en pérdidas de competitividad y productividad, con graves restricciones en las posibilidades de crecimiento y desarrollo en la región. La integración de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones en el plano regional constituye, por lo tanto, un asunto clave para potenciar el crecimiento, alcanzar mayores niveles de desarrollo y conseguir el antiguo anhelo de un amplio espacio latinoamericano y caribeño.

Estas brechas en la integración global de ALC y las acciones pertinentes para su superación, se han denominado como el “Continuo Hardware – Software”<sup>19</sup>. En otras palabras, conforme al Gráfico 1, la conformación de un mercado regional unificado exige el perfeccionamiento de los acuerdos comerciales existentes, la celebración de los acuerdos pendientes (p.e. entre México y Brasil) y la convergencia de los acuerdos comerciales de la región. Este sería el software. Pero igualmente, dichos acuerdos solamente podrán materializarse mediante la interconexión de la infraestructura de transporte, comunicaciones y energía, que conformarían el hardware. A su vez, para la operación eficiente del hardware se deberá disponer de una drástica reducción de los tiempos, costos y requisitos de los procedimientos relacionados con “los costos logísticos”, mediante políticas de facilitación del comercio y del movimiento de las personas, como también de la apertura al establecimiento de inversiones, con miras al desarrollo de la integración productiva.

En consecuencia, bajo una perspectiva regional latinoamericana y caribeña, resulta necesaria y urgente la adopción de un tratamiento conjunto para el desarrollo del sector transporte, con el objeto de promover el uso del transporte multimodal, armonizar los marcos regulatorios en materia de funcionamiento y requisitos de acceso al mercado de los diversos modos de transporte, compatibilizar requisitos en materia de pesos, dimensiones y seguros del transporte terrestre, construir redes de transporte ferroviario, desarrollar la capacidad portuaria y el cabotaje en el transporte marítimo, ampliar la escala, eficiencia y competencia del transporte aéreo y simplificar y automatizar la regulación y la operación de los pasos de frontera.

Por estas razones, podría expresarse que al proceso de integración regional latinoamericana y caribeña le correspondería desarrollar simultánea y coordinadamente un proceso multidimensional en el que los foros de negociación comercial jueguen un papel determinante para la profundización y ampliación de la liberación comercial, así como para su convergencia. Al respecto, vale mencionar que existen recientes iniciativas que se agregarían al amplio universo de los actuales acuerdos intrarregionales.

---

<sup>18</sup> Boletín FAL, Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe. Edición No. 276 de agosto de 2009.

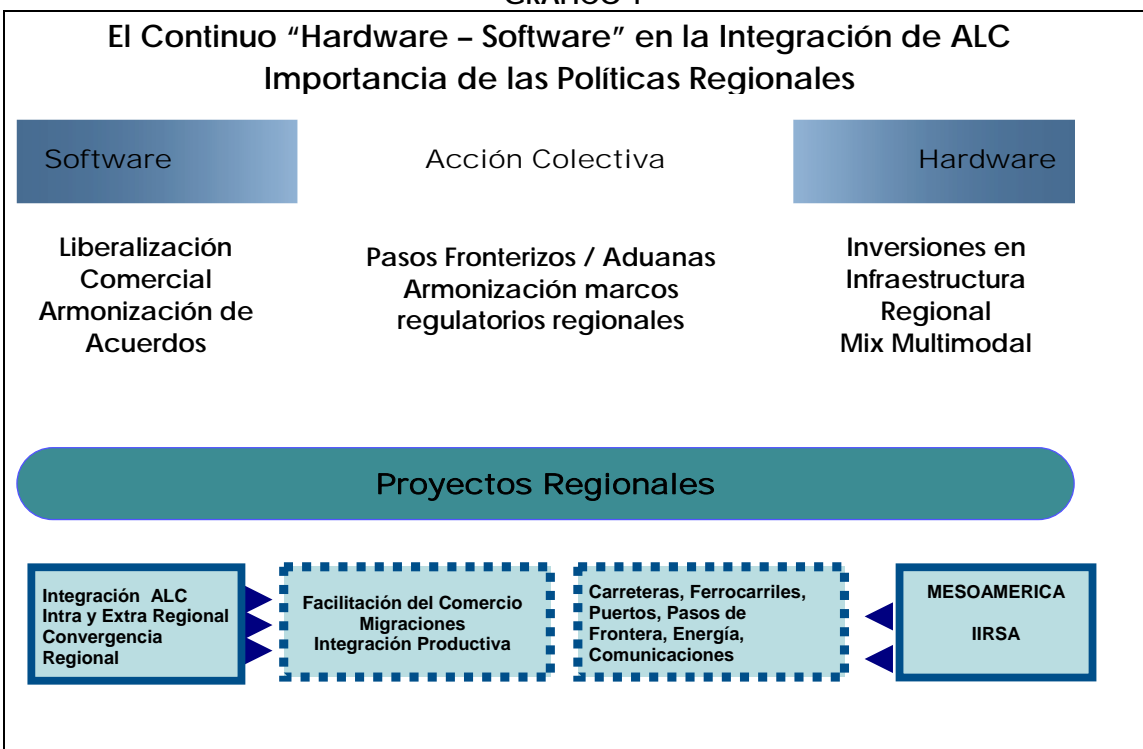
<sup>19</sup> BANCO MUNDIAL, BID, CEPAL. Cómo Reducir las Brechas de la Integración. Nota de Discusión de Políticas. Lima, Perú, 28 de mayo de 2010.

20

Específicamente podrían mencionarse las propuestas del Arco del Pacífico, o las negociaciones de México para la convergencia de sus acuerdos con los países centroamericanos, como también las negociaciones de éste país con Perú y Brasil.

Igualmente, en el marco de los acuerdos comerciales y los organismos subregionales se han desarrollado compromisos, disciplinas y foros especializados de facilitación del comercio, los cuales procede adecuar a los avances y posibilidades que ofrecen los acuerdos comerciales, las tendencias del comercio, las inversiones regionales y los estándares de los organismos multilaterales, al tiempo de su simplificación y automatización mediante el uso de las tecnologías de la información y la comunicación. Estos instrumentos deberían ser objeto de armonización y convergencia regional.

GRAFICO 1



Fuente: BANCO MUNDIAL, BID, CEPAL. *Cómo Reducir las Brechas de la Integración. Nota de Discusión de Políticas.* Lima, Perú, 28 de mayo de 2010.

El tercer ámbito es el desarrollo de la infraestructura física, cuyos programas más representativos actualmente son el Proyecto Mesoamérica e IIRSA.

**III.3 Proyectos Subregionales de Infraestructura Física**

Una característica sobresaliente de la integración latinoamericana y caribeña del siglo XXI es la institucionalización de los proyectos transfronterizos de infraestructura, con evidentes ventajas en materia de coordinación técnica, legal, administrativa y financiera, debido a su incorporación en los planes nacionales de desarrollo y en las nuevas agendas de las relaciones económicas entre los países de la región. Esta coordinación y cooperación cubre asuntos como la distribución de los costos y beneficios, el marco de financiación, las reglas de explotación del proyecto, la eventual

participación del capital privado, los aspectos regulatorios y la mitigación de los impactos ambientales, entre muchos otros<sup>20</sup>.

A continuación se realiza una breve presentación de los avances regionales en materia de construcción de infraestructura física en los Proyectos Mesoamérica e IIRSA, las dos iniciativas más importantes en la actualidad para la integración regional de ALC, cuyo avance y consolidación, así como la convergencia e interconexión entre los dos y de éstos con la región Caribe, permitirá facilitar la interconexión física de América Latina y el Caribe, como un espacio regional unificado. En efecto, existe una importante discontinuidad en la Carretera Panamericana entre Centro y Suramérica, por el Tapón del Darién en la frontera entre Colombia y Panamá, el territorio Suramericano tiene una gran fragmentación física en razón de sus cordilleras, ríos y selvas, las comunicaciones aéreas con los países de la CARICOM se realizan regularmente mediante el paso a través de los Estados Unidos y es escaso el transporte marítimo entre ésta subregión y los países latinoamericanos.

Conforme a los cálculos del BID, una reducción del 10 por ciento en los costos de transporte podría tener un efecto sobre las exportaciones de América Latina cinco veces mayor que una reducción arancelaria del 10 por ciento<sup>21</sup>. Más aún, la sobresaliente experiencia europea y asiática en materia de integración solamente fue posible cuando se consiguió desarrollar una importante conectividad física entre sus países.

#### IV. PROYECTO MESOAMÉRICA<sup>22</sup>

El Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica, conocido como Proyecto Mesoamérica (PM), articula esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración en la zona geográfica conformada por diez países: los siete países del istmo centroamericano (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá) más Colombia, México y República Dominicana. El PM tiene por objetivo mejorar la calidad de vida de sus habitantes, mediante la instrumentación de proyectos que redunden en beneficios concretos en materia de desarrollo social, infraestructura y conectividad.

El PM tiene una ubicación geográfica privilegiada, en la mitad del continente americano y entre los océanos Atlántico y Pacífico, con una población de 212 millones de habitantes, 3.65 millones de kms<sup>2</sup> y un PIB regional estimado en 2010 de US\$1,406 millones.

Como resultado de la X Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en Villahermosa, Tabasco, México, durante los días 27 y 28 de junio de 2008, los presidentes de Centroamérica, Colombia y México acordaron que a partir de esa fecha su antecesor, el Plan Puebla-Panamá, se denominaría: "Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica", que de manera abreviada podría citarse como Proyecto Mesoamérica (PM). Los objetivos del PM son:

---

<sup>20</sup> García, Enrique. Infraestructura e Integración en América Latina. Boletín Económico del ICE No. 2974. Octubre 1 al 15 de 2009.

<sup>21</sup> Citado en García, Enrique (2009).

<sup>22</sup> [www.proyectomesoamerica.org](http://www.proyectomesoamerica.org) y la presentación de la exposición "Construyendo Infraestructura para la Integración", M.A. Elayne Whyte Gómez, Directora Ejecutiva, en el Taller de trabajo "Espacios de convergencia y de cooperación regional en América Latina" .CEPAL, Santiago de Chile, 8 de julio de 2010

## 22

- La superación de la pobreza mediante el impulso al desarrollo económico.
- Incrementar sustancialmente la inversión productiva en la región, en particular en materia de infraestructura básica, con énfasis en los rubros de educación, capacitación, transporte, logística y telecomunicaciones, que son actualmente factores fundamentales de la competitividad de las empresas.
- Generar sinergias en el contexto internacional, en forma similar a la vinculación con México y Colombia, socios naturales de los países centroamericanos.

La estructura decisoria del Proyecto Mesoamérica está conformada así:

- Cumbre de Mandatarios. Es el órgano superior del Proyecto, sesiona regularmente en el marco del Mecanismo de Tuxtla, aunque también de manera independiente.
- Reunión de Cancilleres y Comisionados Presidenciales. Se reúne previamente a la Cumbre, con el objeto de buscar una mayor coordinación y propiciar el apoyo de los proyectos al más alto nivel.
- Comisión Ejecutiva. Coordina los trabajos del PM. Se reúne periódicamente para dar seguimiento a los proyectos y programas, estrategias de promoción, financiamiento, vinculación con organismos internacionales y los esfuerzos de difusión y participación social.
- Dirección Ejecutiva. Es el organismo técnico del PM. Adelanta sus actividades alrededor de 3 ejes estratégicos: Integración productiva e intercambio comercial y competitividad; Desarrollo humano y su entorno; y Comunicación y difusión.
- Grupo Técnico Interinstitucional. Está conformado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), la Corporación Andina de Fomento (CAF), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Sistema de Integración Centroamericana (SICA) y la Secretaría de Integración Económica de Centroamérica (SIECA).

El Proyecto Mesoamérica está organizado en dos ejes estratégicos, los cuales abarcan nueve grandes grupos de actividades, así:

### **Eje Económico (Infraestructura y Competitividad)**

**Transporte:** Impulsar un Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano (STMM) - carreteras, transporte marítimo, corredores logísticos interoceánicos, ferrocarril - que permita aumentar la conectividad en la región.

**Energía:** Interconectar eléctricamente a la región comprendida entre México, América Central y Colombia. Además se trabaja en programas de energías renovables.

**Telecomunicaciones:** Desarrollar la red de telecomunicaciones de banda ancha (fibra óptica) para ampliar el acceso a las tecnologías de la información.

**Facilitación Comercial y Competitividad:** Implementar formas y procedimientos automatizados, simples y seguros en los puestos fronterizos para facilitar y agilizar el flujo del comercio intrarregional.

**PYMES:** Apoyar las exportaciones de las pequeñas y medianas empresas mesoamericanas, especialmente mediante la realización de ruedas de negocios.

### Eje Social (Desarrollo Humano y Entorno)

**Salud:** Impulsar la coordinación intrarregional para hacer frente a los retos comunes en materia de salud a través del Sistema Mesoamericano de Salud Pública (SMSP).

**Desarrollo Sustentable:** Promover acciones de cooperación para el desarrollo sostenible en biodiversidad y bosques, cambio climático y competitividad sostenible, a través de la Estrategia Mesoamericana de Sustentabilidad Ambiental (EMSA).

**Desastres Naturales:** Desarrollar acciones conjuntas para prevenir y mitigar los daños ocasionados por fenómenos naturales que azotan a la región. En este tema los países impulsan el Sistema Mesoamericano de Información Territorial (SMIT).

**Vivienda:** Promover en la región centroamericana un mercado de financiamiento a la vivienda de largo plazo, que sea sostenible y atienda el rezago habitacional y las necesidades futuras de vivienda.

El Cuadro 4 presenta una visión general de los alcances temáticos del Proyecto Mesoamérica.

Para efectos del presente informe sobre **Infraestructura Física para la Integración de América Latina y el Caribe**, se toman únicamente como referencia los programas Mesoamericanos sobre Transporte, Facilitación del Comercio, Interconexión Eléctrica y Telecomunicaciones.

**CUADRO 4  
PROYECTOS DEL PROYECTO MESOAMERICA**

TEMA	OBJETIVOS	PROYECTOS	ACTIVIDADES
TRANSPORTE	Desarrollar un sistema eficiente de transporte multimodal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)</li> <li>Transporte Marítimo de Corta Distancia (cabotaje)</li> </ul>	13.132 Km de carreteras: Dos corredores troncales el Pacífico y el Atlántico; un corredor de vocación turística, un corredor interoceánico con vocación logística y una serie de vías ramales y conexiones complementarias
ENERGÍA	Atender la demanda eléctrica regional y consolidar un Mercado Eléctrico Regional (MER)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistema de Interconexión Eléctrica para los Países de América Central (SIEPAC)</li> <li>Interconexión México-Guatemala</li> <li>Interconexión Panamá-Colombia</li> <li>Mercado Eléctrico Regional (MER)</li> <li>Programa Mesoamericano de Biocombustibles</li> </ul>	1,800 Km de línea de transmisión y 15 subestaciones de la red SIEPAC; 103 Km de las interconexiones del Sistema México - Guatemala y 614 Km de la conexión Panamá -Colombia. Mapeo eólico y solar mesoamericano. Plantas de biocombustibles en Honduras, El Salvador y Guatemala. Planta que producirá biodiesel en el Estado de Chiapas, México.
TELECOMUNICACIONES	Universalización del servicio, reducción de tarifas, interconexión regional y desarrollo de servicios de valor agregado	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autopista Mesoamericana de la Información (AMI)</li> <li>Política Regulatoria Regional</li> <li>Utilización Social de las Tecnologías de la Información (TIC's)</li> <li>Integración Regional de Servicios de Telecomunicaciones (Roaming y larga distancia intrarregional)</li> </ul>	Los cables de fibra óptica se instalan conjuntamente con el cableado eléctrico. Esto significa que se espera su puesta en funcionamiento en primer semestre de 2011. Sobre la línea SIEPAC se tiende un cable OPGW con 36 fibras ópticas, que permitirá una plataforma básica (DWDM) para la convergencia de las diferentes señales de información.

TEMA	OBJETIVOS	PROYECTOS	ACTIVIDADES
<b>FACILITACIÓN COMERCIAL Y COMPETITIVIDAD</b>	Simplificación de trámites y transmisión electrónica de datos, para reducir los tiempos de cruce de las mercancías en los pasos de frontera	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)</li> <li>• Indicadores Mesoamericanos para la Competitividad</li> </ul>	Modernización de aduanas y de pasos fronterizos vinculados al Documento Único de Tránsito (DUT). Dos proyectos en México con El Salvador y Guatemala, dos en El Salvador con Guatemala y Honduras y uno entre Costa Rica y Panamá. Adopción de metodologías comunes de medición, monitoreo y análisis de la competitividad.
<b>SALUD</b>	Disminuir las brechas de cobertura de salud en la región, implementar intervenciones de salud altamente costo-efectivas y fortalecer la capacidad de la salud pública regional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistema Mesoamericano de Salud Pública por medio del Instituto Mesoamericano de Salud Pública (IMSP)</li> </ul>	Diseño de campañas e intervenciones en cuatro áreas prioritarias: salud materno-infantil, vacunación, nutrición y combate a la malaria y el dengue. Vigilancia epidemiológica y evaluación. Constitución del IMSP.
<b>DESARROLLO SUSTENTABLE</b>	Incrementar y fortalecer las capacidades de cooperación ambiental en la región	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estrategia Mesoamericana de Sustentabilidad Ambiental (EMSA)</li> </ul>	Biodiversidad y bosques: Fortalecer el Corredor Biológico Mesoamericano (CBM) y promover un sistema regional integral de áreas naturales protegidas. Cambio climático: Reducción de la vulnerabilidad, medidas de adaptación, construcción de sistemas económicos bajos en carbono y canje de deuda por reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero. Competitividad sostenible: Producción más limpia, evaluación de impacto ambiental estratégico para proyectos de infraestructura, minería y otras actividades económicas.
<b>DESASTRES NATURALES</b>	Reducción de la vulnerabilidad y riesgos ante los diferentes tipos de desastres naturales que afectan a los países mesoamericanos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistema Mesoamericano de Información Territorial (SMIT)</li> <li>• Gestión Financiera de Riesgos de Desastres Naturales</li> </ul>	Diagnóstico regional de la oferta y la demanda de información territorial. Manual de estándares y procedimientos para el uso de información territorial en la región. Establecimiento de un sistema de información territorial para la reducción de riesgos de desastres naturales.
<b>VIVIENDA</b>	Desarrollo de mecanismos que atiendan el rezago habitacional y las necesidades futuras de vivienda.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa para el Desarrollo de Vivienda Social en Centroamérica</li> </ul>	50 mil soluciones de vivienda para población de bajos recursos, mediante 40 mil créditos para el mantenimiento, mejoramiento y ampliación de la vivienda a través de microcrédito y 10 mil para la adquisición mediante garantías financieras para el crédito a la construcción y seguros de crédito.

TEMA	OBJETIVOS	PROYECTOS	ACTIVIDADES
BIENES PÚBLICOS REGIONALES	Fomento de encadenamientos productivos regionales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proyecto Mesoamericano de Fruticultura (PROMEFRUT)</li> </ul>	Tiene como propósito la preparación y adopción de un marco de cooperación regional para fomentar la competitividad de la fruticultura en América Central (el Bien Público Regional) que convierta al sector gubernamental en un socio estratégico de los productores de fruta. Participarían por lo menos 3 países por proyecto

Elaborado con base en la información de la página [www.proyctomesoamerica.org](http://www.proyctomesoamerica.org)

### VI.1 Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano (STMM)<sup>23</sup>

La agenda de transporte del Proyecto Mesoamérica está orientada a crear un Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano (STMM) eficiente, mediante el desarrollo y el mejoramiento de la infraestructura de carreteras, pasos de frontera y puertos, el desarrollo de modos alternos y complementarios al transporte carretero y la armonización de las regulaciones en materia de transporte, con el objeto de vincular estratégicamente la región con el mundo.

Este proyecto también incluye la generación de un sistema de información que soporte el proceso de toma de decisiones sobre los cuellos de botella al desempeño logístico existentes y así facilitar y mejorar el desempeño de los servicios de transporte, identificando la necesidad de infraestructura logística especializada como bodegas, centros de distribución, centros de servicios a los camiones, infraestructura multimodal, plataformas logísticas, antepuertos, puertos secos, y la gestión integral de la distribución urbana de mercancías, piezas clave a lo largo de la cadena de valor y su desarrollo y gestión, fundamentales para mejorar el desempeño logístico de la región.

El Proyecto Mesoamérica viene avanzando en un nuevo enfoque orientado a determinar el desempeño de los servicios de transporte presentes en la región, aplicando una perspectiva multimodal, para lo cual se contempla realizar estudios integrados que incluyan los modos ferroviario, marítimo y carretero.

En marzo de 2010, la agenda de transporte multimodal se vio fortalecida con el anuncio de dos nuevas cooperaciones técnicas no reembolsables del BID para desarrollar la cadena logística del transporte mesoamericano –tanto internacional como nacional y regional – y a la vez, adoptar una concepción sostenible del transporte en la región.

- **Logística de cargas en la región mesoamericana (CTRG- T1660) (US\$ 1.5 millones).** El estudio proveerá información sistematizada sobre los flujos de carga, intensidades y variabilidad del comercio, generando una herramienta para la toma de decisiones
- **Transporte Sostenible y cambio climático (CTRG- T1901) (US\$1 millones).** Su objetivo es desarrollar un Programa Mesoamericano de Transporte Sostenible y Cambio Climático y diseñar planes de transporte sustentable en la región, así como promover medidas de mitigación de la motorización para combatir el cambio climático por medio de bonos de carbono y corredores verdes (Green Logistics).

<sup>23</sup> Tomado de M.A. Elayne Whyte Gómez. Directora Ejecutiva Proyecto Mesoamérica. Construyendo Infraestructura para la Integración, conferencia presentada en el Taller de trabajo “Espacios de convergencia y de cooperación regional en América Latina”. CEPAL, Santiago de Chile, 8 de julio de 2010.

#### IV.1.1 Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)

La RICAM está constituida por cinco corredores viales que suman 13,149 Km. de carreteras que cruzan toda la región centroamericana desde Panamá hasta México, las cuales conectan importantes áreas poblacionales, zonas productivas y puntos de distribución y embarque (Gráfico 2). Los cinco corredores viales son:

**Corredor Pacífico:** el objetivo es la construcción, rehabilitación y mejoramiento del corredor vial de integración desde la Ciudad de Puebla en México hasta la Ciudad de Panamá, siguiendo la ruta del litoral Pacífico. Su implementación se gestiona a través de un proyecto específico: "Proyecto de Aceleración del Corredor Pacífico". Este corredor tiene una longitud de 3,244 Kilómetros.

**Corredor Atlántico:** el objetivo es la integración vial entre México, Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador atravesando zonas de gran interés turístico y arqueológico en la tierra de los Mayas. Este corredor tiene una longitud de 2,906 Kilómetros.

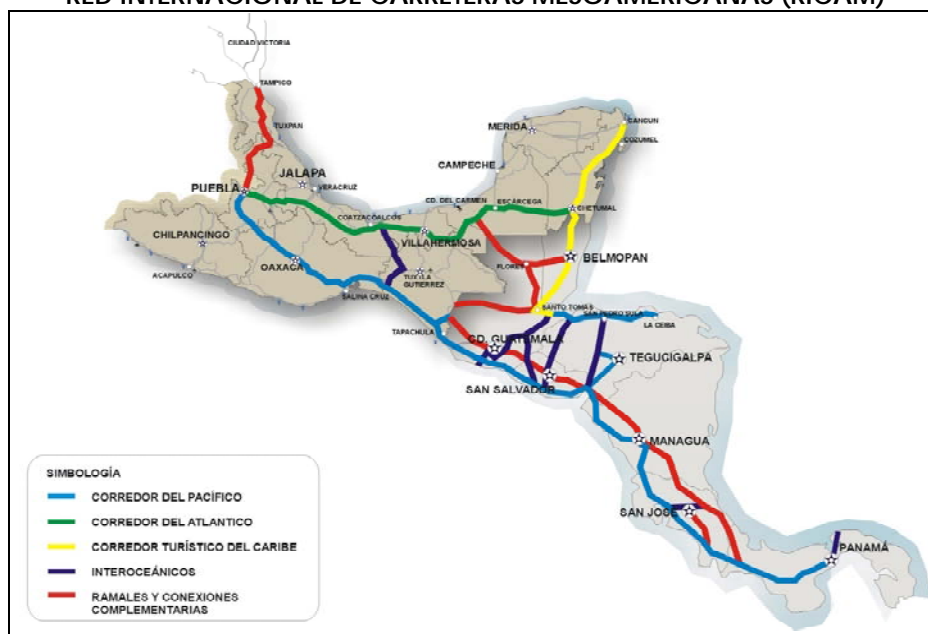
**Ramales y Conexiones Complementarias:** Como complemento de los Corredores Pacífico y Atlántico, se identifican tramos viales estratégicos que permiten comunicar dichos corredores con centros logísticos (capitales o ciudades importantes de los países) y rutas alternas. En dichos tramos inicialmente se identificaron 4,073 kilómetros.

**Corredor Turístico del Caribe:** Contempla la construcción, rehabilitación y mejoramiento de una ruta que recorre las principales poblaciones turísticas del Caribe, conectando Cancún (México) con Trujillo en Honduras. Abarca zonas de importante desarrollo turístico en México, Guatemala y Honduras, teniendo un ramal que conecta el Estado de Tabasco en México con el Departamento de El Petén en Guatemala y con Belice. La vocación de este corredor es arqueológica e histórica, ya que une ciudades mayas importantes como Palenque, Tikal, Yaxha y Xunantunich, entre otras.

**Corredores Logísticos Interoceánicos:** Incluye las conexiones terrestres entre ambos océanos (Atlántico y Pacífico), conectando puertos bajo una concepción logística y teniendo en cuenta el potencial de convertirse en nuevas rutas interoceánicas internacionales para el transporte y comercio. Estos corredores son:

1. Puerto La Unión (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)
2. Puerto La Libertad (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras)
3. Puerto de Acajutla (El Salvador) y los puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala). (Ver detalle en apartado sobre dicho corredor).
4. Puerto Quetzal y los Puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (Guatemala)
5. Puerto Limón / Moín con Puerto Caldera en Costa Rica
6. Ciudad de Panamá y Colón en Panamá

**GRAFICO 2**  
**RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS MESOAMERICANAS (RICAM)**



FUENTE: Proyecto Mesoamérica, agosto de 2010

A mediados de 2009, la Secretaría del PM informó que el 64.3% de las carreteras estaban concluidas o en ejecución y el 35.7% estaba por concluir. A esa época, se tenían financiados US\$ 7.192 millones (70% públicos y 30% privados) y restaba por financiar US\$2.101 millones. En el período 2009-2010, los países de Mesoamérica avanzaron en la conclusión de 682.95 km. En mayo de 2010, los Ministros de Transporte aprobaron reformar el Memorándum constitutivo de la RICAM para incorporar los tramos viales solicitados por Colombia: Transversal de las Américas y Autopistas de la Montaña<sup>24</sup>.

En julio de 2009 se definió como proyecto prioritario de la RICAM el Corredor Pacífico (CP). Este corredor es una carretera de 3.244 kms. de los cuales 1.537 están en buenas condiciones. El CP transita desde Panamá hasta México, cruza siete países y seis fronteras y constituye el principal corredor logístico, puesto que sobre el mismo se transporta el 95% de los bienes de la región y es la ruta más corta. En el Cuadro 5 se muestran las principales características de este Corredor, que deberá estar finalizado para el año 2015, con el objetivo de convertirlo en una carretera "cinco estrellas"<sup>25</sup>.

El estado actual del CP es desigual, con tramos viales deficientes; sin embargo, su principal cuello de botella son los pasos de frontera. Se pretende alcanzar una velocidad promedio de 60 Km/hora (actualmente es entre 17 y 30 km./h), de forma que un viaje entre Puebla y Panamá se pueda realizar en 54 horas (2.25 días de viaje), en vez de las 190 horas de la actualidad (8 días de viaje), con una disminución sustancial en los fletes, en razón del menor costo de operación vehicular. Con esta infraestructura y la disminución de las demoras en los pasos de frontera, se busca mejorar sustancialmente la competitividad de la región, aumentar el intercambio comercial, bajar los precios al consumidor y consolidar cadenas productivas regionales.

<sup>24</sup> Proyecto Mesoamérica. Informe Ejecutivo 2009 – 2010. Cartagena de Indias, Colombia, octubre 25 – 26 de 2010.

<sup>25</sup> Calificación que otorga la "Road Protection Score" a las carreteras que cumplen con estándares internacionales de seguridad vial y diseño de infraestructura.

## 28

El plan prevé la pavimentación, ampliación, rehabilitación o duplicación de carreteras y cambios de trazado de unos 1.500 kms, reducción de las distancias y las pendientes, construcción de puentes, rehabilitación de túneles, armonización de pesos y dimensiones de vehículos y el incremento de la seguridad vial y personal. La inversión total estimada es de unos US\$1,072 Millones, de los cuales US\$ 10 millones son inversión no reembolsable del BID para estudios.

En diciembre 2009, el BID aprobó tres cooperaciones técnicas que marcan el inicio de los trabajos del CP:

- **Adecuación, mantenimiento y operación de tramos viales del Corredor Pacífico de la RICAM (RG-T1744):** Elabora todos los estudios de planificación de inversiones, regulación, pre inversión y confección de documentos licitatorios a fin de asegurar la adecuación, conservación extraordinaria, mantenimiento y operación de todo el Corredor Pacífico durante un período de veinte años.
- **Definición de la operación y optimización de los Pasos de Frontera en el Corredor Pacífico de la RICAM (RG-T1662):** Contribuye a la optimización de los pasos de frontera del Corredor mediante la definición del procedimiento de control más adecuado y la elaboración de propuestas de diseño e implementación de los accesos viales e infraestructura necesaria, en los centros de frontera, acordes con los controles a ser llevados a cabo para reducir los costos y tiempos en frontera.
- **Apoyo a la Facilitación de Aduanas y Pasos Fronterizos en el Proyecto Mesoamérica (RG -T1645):** Implementa el nuevo sistema de tránsito aduanero internacional de mercancías (TIM) en las aduanas de los países del Proyecto Mesoamérica.

**CUADRO 5  
CORREDOR PACÍFICO DE LA RICAM (2009-2015)**

**Ruta más corta entre México y Panamá: 3.244 Km. Cruza 6 fronteras y 7 países. Transporta el 95% de los bienes comerciados en la región.**

**META:** Convertir el Corredor Pacífico en "una carretera cinco estrellas" y en el principal corredor logístico de integración de transporte y comercio de Mesoamérica. El Programa incluye:

**ADECUACIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DE TRAMOS VIALES**

- Inversiones actuales y para los próximos 20 años
- Armonización de las Políticas de Pesos y Dimensiones
- Seguridad Vial y Personal
- Seguridad para el transporte de mercancías.

**MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PASOS DE FRONTERA**

- Operación eficiente en los centros de frontera
- Implementación de la infraestructura necesaria.

**MEJORAR LOS PROCEDIMIENTOS DE CONTROL FRONTERIZO PARA CARGA Y PASAJEROS**

- Implantación del TIM en todos los cruces fronterizos del PM
- Uso del "Documento Único" para la circulación de mercancías en el Corredor Pacífico
- Integración de la información requerida por los organismos de control (aduanas, cuarentena, migración)
- Gestión y seguimiento automatizado del proceso de tránsito
- Control de carga basado en análisis de riesgo.

Tomado de: [www.proyectomesoamerica.org](http://www.proyectomesoamerica.org)

La modernización de los pasos fronterizos y la facilitación comercial son parte importante de la RICAM. Se pretende, por lo tanto, adecuar los cruces fronterizos a los estándares internacionales de tránsito.

#### IV.1.2 Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)

En la actualidad, casi todo el movimiento de carga entre los países mesoamericanos se realiza por medio del transporte automotor, cuyo paso por las fronteras con frecuencia se ve afectado por la lentitud en la circulación, la inseguridad, los efectos derivados de fenómenos o desastres naturales, la situación política y múltiples sobre costos. Por estas razones se estima importante disponer de alternativas al transporte terrestre, que favorezcan el crecimiento del comercio intrarregional. En este sentido, dada la posición geográfica privilegiada del istmo mesoamericano, se impulsa como alternativa la creación de rutas de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).

Este proyecto, aún en diseño, busca: 1. Analizar la viabilidad de contar con la misma normatividad marítima en la región y actualizar las cartas náuticas; 2. Lograr un acuerdo que establezca una estandarización de cuotas tarifarias y 3. Realizar un plan que identifique la inversión necesaria en infraestructura de puertos y las posibles rutas.

Con este objetivo, el coordinador, la Autoridad Marítima de Panamá, presentó al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el perfil de un proyecto de cooperación técnica no reembolsable, denominado **"Plan de Acción para el Desarrollo del Transporte Marítimo a Corta Distancia"**, basado en cuatro grandes áreas: procedimientos aduaneros, facilidades portuarias, legislación y normatividad marítima. A este fin, con recursos del Fondo para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII), el BID aprobó US\$1 millón para el financiamiento del estudio que creará una estrategia orientada a elaborar una política portuaria regional (de México a Colombia) y mejorar el transporte marítimo a corta distancia en la región. La inversión total será de US\$1.25 millones. El monto restante será financiado con recursos de contrapartida local, principalmente en especie.

Esta Cooperación Técnica permitirá disponer a finales de 2010 de un estudio de comercio en el área de influencia, el diseño institucional y de modelos de gestión para potenciales líneas de TMCD, así como de un análisis de las facilidades portuarias, con el objeto de tener elementos para elaborar una política portuaria regional de México a Colombia y mejorar el transporte marítimo de corta distancia en la región.

#### IV.1.3 Sistema Ferroviario Mesoamericano

El BID elaboró una Propuesta de Términos de Referencia en donde propone que el estudio se oriente a establecer la potencialidad del modo ferroviario en los países centroamericanos y su conectividad con México. El estudio estaría conformado por dos partes: Análisis de la Potencialidad: diagnóstico general y análisis de los corredores potenciales; y Análisis de Factibilidad de la Rehabilitación e Integración del Sistema Ferroviario de los Países del Triángulo del Norte.

## 30

**IV.2 Facilitación del Comercio<sup>26</sup>**

En el Proyecto Mesoamérica los trabajos en materia integración de la infraestructura de transportes, se complementan con el proyecto denominado Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), que consiste en la operación de sistemas informáticos y procedimientos estandarizados en los puertos fronterizos, para optimizar los trámites migratorios, aduaneros y cuarentenarios, los cuales se integran en el Documento Único de Tránsito (DUT).

Se pretende asegurar una cadena logística eficaz de transporte mediante esfuerzos integrados de análisis de la logística de carga, los servicios de transporte, las medidas de facilitación del comercio y de aduanas, los costos de distribución interna y los cuellos de botella para su mejor desempeño. Además se busca determinar indicadores clave de desempeño con el apoyo de grupos focales de cada país, haciendo uso de una metodología común. Por lo tanto, se busca identificar la dimensión del transporte de carga, los principales flujos, los desafíos que enfrenta la logística de cargas y los aspectos involucrados con la facilitación del comercio.

El **Procedimiento Mesoamericano sobre Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)** busca mejorar los trámites de control fronterizo, con el objeto de reducir los tiempos de cruce y facilitar la circulación de cargas y pasajeros, a través de un procedimiento estandarizado que permita integrar en un solo documento la información requerida por las autoridades aduaneras, migratoria y fito y zoo sanitarias. El proyecto TIM se compone de tres ejes básicos: Rediseño de los procesos, Sistema informático y Mejoras de infraestructura.

De esta manera se facilitarán los trámites y se reducirán los costos asociados al tránsito de mercancías, mediante la simplificación de trámites, a la vez que se reducirá el tiempo de tránsito de las mercancías en los puntos fronterizos. Al disminuir los costos y tiempos asociados al transporte, se aumentará sensiblemente la competitividad de la región.

Las pruebas piloto del TIM en el paso fronterizo entre El Salvador y Honduras (El Amatillo), así como en la frontera entre Guatemala y El Salvador (Pedro de Alvarado-La Hachadura), que iniciaron operaciones en julio y agosto de 2008 respectivamente, dieron como resultado la reducción del tiempo promedio de cruce de mercancías de más de 1 hora a menos de 8 minutos.

En una primera fase, ya se ha logrado implementar el TIM en los pasos fronterizos desde México - Guatemala hasta Honduras - Nicaragua sobre el Corredor Pacífico (CP) de la RICAM, completándose más de 10.500 tránsitos finalizados para agosto de 2010. En una segunda fase, a desarrollarse en el segundo semestre de 2010, se busca implementar el TIM en los pasos fronterizos de Nicaragua, Costa Rica y Panamá, así como en el Corredor Logístico Interoceánico entre El Salvador y Guatemala.

Las administraciones aduaneras y cuarentenarias de la región trabajan para completar la total implantación del TIM en el Corredor Pacífico (CP) a más tardar durante el primer trimestre de 2011, con el apoyo del BID.

---

<sup>26</sup> Tomado de la página web del Proyecto Mesoamérica

En julio de 2010 se iniciaron las pruebas en el puerto fronterizo Cd. Hidalgo, México - Tecún Umán, Guatemala, Puente Ing. Luis Cabrera (Suchiate II) y, al concluir ese mes, se habían realizado 960 operaciones utilizando el TIM. El 70% de las exportaciones mexicanas se dirigió a El Salvador y el resto a Honduras y Nicaragua.

En 2010 se iniciaron los trabajos para la creación de un Sistema Mesoamericano de Seguridad Vial, con fondos no reembolsables aportados por el BID. Al cerrar el año 2010, se habrá escogido la empresa y estarán listos los términos de referencia que guiarán el trabajo a desarrollar.

### IV.3 Integración Energética

Los proyectos en materia de integración energética buscan mejorar sustancialmente la seguridad energética y la competitividad de la región mesoamericana a través del fortalecimiento de su sector eléctrico y energético, con el objeto de atender la demanda eléctrica regional, potenciar la producción de energías con fuentes renovables y la consolidación de un Mercado Eléctrico Regional MER, único en el mundo. La visión del MER es conformar un mercado que permita el intercambio y comercialización de energía eléctrica entre México, los países centroamericanos, Panamá y Colombia, contribuyendo así a la reducción de los costes de energía. Estos proyectos son:

- 1) Desarrollo de infraestructura
  - Sistema de Interconexión Eléctrica para los Países de América Central (SIEPAC).
  - Interconexión Eléctrica Guatemala-México
  - Interconexión Eléctrica Panamá-Colombia
- 2) Formulación del marco jurídico institucional para el funcionamiento del MER

El **Sistema de Interconexión Eléctrica (SIEPAC)** consiste en una línea regional de transmisión eléctrica de 1.788 kms. de extensión, distribuida así: Guatemala, 282; El Salvador, 287; Honduras, 270; Nicaragua, 309; Costa Rica, 489 y Panamá, 151. Se construirán además 15 subestaciones, con una capacidad de 300 megavatios, que crearán un Mercado Eléctrico Regional (MER). Sus organismos regionales serán el CRIE (ente regulador) y el EOR (ente operador). Su puesta en operación se dará inicio en 2011, en tramos parciales.

Esta infraestructura reforzará la red eléctrica actual, con lo cual se creará un mercado eléctrico regional competitivo al unir seis diferentes sistemas eléctricos.

Los reglamentos para el MER son elaborados por una Unidad Ejecutora por el Consejo de Electrificación de América Central (CEAC). Se estiman unas inversiones de US\$ 494 millones financiadas por el BID. El MER entró en operación parcial en 2010 y estará en operación total en 2011.

En cuanto a la interconexión eléctrica desde México hasta Colombia, ya se concluyó la construcción de la infraestructura entre México y Guatemala (US\$55.8 Millones). También se construirán 614 kms. entre Panamá y Colombia.

La Línea SIEPAC está en su fase de finalización y estará en servicio a partir de finales del año 2011, lo que actúa como estímulo para grandes proyectos de generación regional que ahora sí pueden concretarse. A septiembre de 2010, la Empresa Propietaria de la Red (EPR) reportaba los siguientes avances:

32

- Diseño, Estudios e Ingeniería: finalizados
- Permisos y concesiones: obtenidas.
- EIA y Licencias Ambientales: obtenidos.
- Contratos de Línea y Subestaciones: adjudicados.
- Servidumbre de paso: 98%
- Permisos forestales y municipales: 96%
- Cimentaciones de torres: 91%
- Instalación de Torres: 87%
- Construcción de Bahías de Acceso: 75%
- Tendido de Cables: 47%

**GRAFICO 3**  
**SISTEMA DE INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA PARA LOS PAÍSES DE AMÉRICA CENTRAL (SIEPAC)**



**IV.4 Agenda de Telecomunicaciones**

La Agenda de Telecomunicaciones contempla dos componentes: 1) la Autopista Mesoamericana de la Información (AMI) y 2) los Proyectos en el marco del Foro de Altas Autoridades de Telecomunicaciones.

**IV.4.1 Autopista Mesoamericana de la Información (AMI)**

La AMI contempla la construcción de infraestructura de telecomunicaciones de banda ancha (fibra óptica) que interconecte a los países del Proyecto Mesoamérica (Gráfico 4). El tendido se lleva a cabo sobre la línea SIEPAC y llevará un cable OPGW con 36 fibras ópticas. Permitirá una plataforma básica (DWDM) para la convergencia de las diferentes señales de información. Mediante la construcción de infraestructura de telecomunicaciones se busca expandir el acceso de la población a estos servicios. El proyecto contempla también el desarrollo de redes nacionales de fibra óptica que permitan conectar la red troncal de fibra óptica con las principales ciudades capitales,

donde se registra el consumo. Allí se prevé instalar puntos de conexión que permitan interconectar a los principales operadores en cada país.

La AMI tiene por objetivo satisfacer las necesidades de transmisión de voz, datos e imagen y promover el uso de las tecnologías de información de manera extensiva, lo que contribuirá a ampliar el acceso y reducir la brecha digital. Para el efecto, se utiliza la infraestructura de la línea de transmisión eléctrica del SIEPAC.

La infraestructura de fibra óptica que recorre desde Guatemala hasta Panamá, estará finalizada en un 95% a finales de 2010 y se prevé que entre en operación durante el segundo trimestre de 2011.

**GRAFICO 4**  
**AUTOPISTA MESOAMERICANA DE LA INFORMACION (AMI)**



La empresa Red Centroamericana de Fibras Ópticas, S.A. (REDCA), es una subsidiaria de la Empresa Propietaria de la Red (EPR), la encargada de operar la fibra óptica como un "carrier de carriers". La preinversión del proyecto AMI fue financiada por el BID, BCIE y COMTELCA.

Con recursos del BID se está realizando el proyecto de armonización regulatoria regional que permitirá la operación de la AMI. La CEPAL está llevando a cabo un estudio para recomendar un modelo de operación y administración de la capacidad de uso que dispondrán los gobiernos mesoamericanos en la red de fibra óptica de la AMI. El estudio permitirá a su vez analizar los probables usos, estimar la demanda de ancho de banda – real y potencial-, recomendar soluciones tecnológicas y proponer esquemas de gestión y administración para dicha capacidad.

#### **IV.4.2 Proyectos en el marco del Foro de Altas Autoridades de Telecomunicaciones del Proyecto Mesoamérica**

##### **IV.4.2.1 Revisión de los Marcos Regulatorios**

Con recursos no reembolsables del BID y de la Comisión Técnica Regional de Telecomunicaciones (COMTELCA) se realiza una consultoría que permitirá formular el marco regulatorio de la AMI. El producto esperado es una propuesta de estrategia político – regulatoria en el tema de las telecomunicaciones, así como el desarrollo de los

## 34

instrumentos regulatorios para la operación eficiente de la red de fibra óptica de la AMI como “transportador de transportadores”.

### **IV.4.2.2 Integración regional de servicios de telecomunicaciones y fortalecimiento de las redes nacionales**

Para atender el primer componente se acordó realizar un diagnóstico financiado por el BID, con el objetivo de definir los mecanismos que permitan reducir las tarifas de larga distancia e itinerancia (roaming) entre los distintos operadores de la región en beneficio de los usuarios.

En cuanto al fortalecimiento de las redes nacionales de investigación y educación, se busca promover la utilización intensiva de la infraestructura de la AMI como herramienta de integración regional y de desarrollo social y económico. Se procura su fortalecimiento para que tengan mejor capacidad de gestión y coordinación, con dos propósitos:

- Aprovechar las Redes Nacionales de Investigación y Educación (RNIE) en la investigación entre los centros universitarios al interior de los países y entre éstos y el resto del mundo, a través de su enlace con la Red CLARA;
- Lograr sostenibilidad financiera para asegurar la viabilidad de los servicios que brindan las redes.

### **IV.5 Balance del Eje Económico en materia de Infraestructura Física para la Integración del Proyecto Mesoamérica**

Centroamérica es una región con un grado avanzado de integración política, social, judicial, económica, comercial y ahora física.

El balance que ofrece el Eje Económico del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica es de clara consolidación, por ser este el espacio en el que se presentan más resultados. Así mismo, también se han logrado establecer los cimientos del Eje Social, que deberán posibilitar una mejor calidad de vida para los habitantes de la región, la cual se caracteriza por una fuerte presencia de población indígena y de población con elevados grados de marginación y pobreza.

El eje económico de integración física para la integración se ha rediseñado mediante una visión amplia de transporte multimodal moderno, que incluye además la simplificación y facilitación del comercio.

La Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), presenta un avance de más del 50% de las obras de construcción y modernización, equivalentes a más de 6.600 km. y la conclusión de varios puestos fronterizos y puentes internacionales. Simultáneamente se vienen modernizando las aduanas y pasos fronterizos, con reducciones de hasta un 75% en el tiempo de tránsito, dentro del Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM). En el marco de la RICAM, el Corredor Pacífico constituye el principal eje de modernización del transporte terrestre.

Están construidas las obras básicas del Proyecto de Interconexión Eléctrica de Centro América (SIEPAC), sobre cuya red se tendieron los cables de fibra óptica de la Autopista Mesoamericana de la Información (AMI), que entrará en funcionamiento en 2011. La AMI permitirá promover el uso extensivo de las tecnologías de la información, alcanzando especialmente áreas rurales que carecerían de este servicio.

## V. INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA)<sup>27</sup>

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es una Iniciativa de los doce países de América del Sur. Estos países son los del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), la Comunidad Andina (Estado Plurinacional de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú) y Chile, Guyana, Surinam y la República Bolivariana de Venezuela. IIRSA tiene un alcance multinacional, multisectorial y multidisciplinaria. Tiene por objetivo el desarrollo de infraestructura regional de transporte, energía y comunicaciones, en un marco de competitividad, sostenibilidad ambiental, calidad social y calidad institucional. Por ello, para IIRSA la integración física constituye una condición necesaria para el desarrollo sostenible.

La Iniciativa busca mejorar la infraestructura regional de Suramérica como un espacio geoeconómico integrado, acercar los mercados para apoyar la apertura comercial y de inversiones y fomentar la competitividad. Igualmente, pretende avanzar en la armonización y la convergencia regulatoria. Todo esto en el marco del desarrollo sostenible y la generación de empleos e ingresos para su área de influencia.

La IIRSA se organiza en cuatro niveles de decisión (Cuadro 6): el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE), las Coordinaciones Nacionales (CN), los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) y el Comité de Coordinación Técnica (CCT).

**CUADRO 6  
ORGANIGRAMA DE IIRSA**



El Comité de Dirección Ejecutiva, conformado por representantes de alto nivel, sugiere orientaciones de política en materia de: coordinación de planes e inversiones dentro del Plan de Acción; marcos regulatorios, reglamentarios e institucionales; y financiamiento. Igualmente, valora las propuestas técnicas de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) y del Comité de Coordinación Técnica (CCT).

Las Coordinaciones Nacionales son responsables de la ejecución local del "Plan de Acción", mediante la articulación de actividades con los distintos sectores del gobierno nacional y otros relevantes de la sociedad. Los CN trabajan de manera conjunta con el Comité de Coordinación Técnica.

<sup>27</sup> IIRSA. Evolución de IIRSA. Sección I: Aspectos Generales. 2009.

## 36

Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE) son designados por los gobiernos, se constituyen para cada uno de los Ejes de Integración y Desarrollo y cada uno de los procesos sectoriales de integración aprobados. Tienen carácter técnico, son multisectoriales, multidisciplinarios y cesan sus funciones una vez finalizado su trabajo.

El Comité de Coordinación Técnica (CCT) está integrado por el BID, CAF y el FONPLATA y se encarga de prestar apoyo técnico y financiero. El CCT cuenta con una Secretaría permanente en la sede del Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (BID-INTAL), en Buenos Aires.

La IIRSA promueve la sinergia de las acciones para la integración física regional con las demás áreas del proceso de integración regional<sup>28</sup>, cuyo efecto más importante será la reducción de las asimetrías entre los países de la región, dentro de una "Visión Estratégica Suramericana" a 20 años<sup>29</sup>. Como resultado de análisis territoriales para identificar cuellos de botella y tramos carentes de infraestructura, se definieron grupos de trabajo que contienen los proyectos a desarrollar. De esta forma, mientras que para el año 2004 se habían organizado 40 grupos que abarcaban 335 proyectos y una inversión estimada de US\$37.425 millones, en 2007 ya había 41 grupos que abarcaban 349 proyectos y una inversión estimada de US\$60.523 millones.

Para mediados de 2009 ya existían 47 grupos de trabajo que englobaban 510 proyectos que requerirían una inversión de US\$74.542 millones de dólares<sup>30</sup>. Actualmente, para finales de 2010, la cartera de proyectos de los mismos 47 grupos se ha ampliado a 524, con unas inversiones valoradas en US\$95.339 millones (Cuadro 7).

---

<sup>28</sup> Comprende liberación comercial, convergencia macroeconómica, integración social y cultural, etc.

<sup>29</sup> García, Enrique (2009).

<sup>30</sup> IIRSA. Cartera de Proyectos 2009.

**CUADRO 7**  
**RESUMEN DE LA CARTERA DE PROYECTOS IIRSA POR EJE DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO –**  
**Junio 2010**

EID	N° Grupos	N° Proyectos *	Inversión Estimada (millones de US\$) **
Andino	10	64	8.416,1
De Capricornio	5	72	9.421,4
De la Hidrovía Paraguay-Paraná	5	95	6.677,3
Del Amazonas	7	58	5.400,7
Del Escudo Guayanés	4	25	1.214,9
Del Sur	2	27	2.713,0
Interoceánico Central	5	55	5.525,1
MERCOSUR-Chile	6	107	35.536,1
Perú – Brasil – Bolivia	3	23	21.402,3
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>	<b>524</b>	<b>95.338,6</b>

\* El Total de proyectos en número e inversión no se corresponde con la suma de los totales por Eje debido a la existencia de dos casos de proyectos rúmulas en dos Ejes distintos: el proyecto "Construcción Ferrovía Cascavel-Foz de Iguazú" (CAP20 y HPP102), en el Eje de Capricornio y de la Hidrovía Paraguay Paraná; y el proyecto "Paso de Frontera Pircas Negras" (CAP77 y MCC108), en el Eje de Capricornio y MERCOSUR-Chile.

\*\* No están consideradas las inversiones de los siguientes proyectos existente, cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA: AND01 "Corredor vial Santa Marta – Paraguachón-Maracaibo-Barquisimeto-Acarigua (existente)" correspondiente al Eje Andino; GUY01 "Caracas-Manaos (carretera existente que requiere rehabilitación)" correspondiente al Eje del Escudo Guayanés; y MCC61 "Sistema de Itaipú (existente)" correspondiente al Eje MERCOSUR-Chile.

El 83% de los proyectos que representa el 76% de las inversiones tiene alcance nacional y el restante 17% son proyectos compartidos entre dos o más países, por un monto equivalente al 24% de las inversiones (Cuadro 8).

Tomando en cuenta el número de proyectos que cada uno de los 12 países participantes tiene en la Iniciativa IIRSA, se pueden ordenar de manera descendente, así: Argentina 160, Brasil 84, Perú 67, Paraguay 63, Bolivia 48, Chile 48, Ecuador 45, Uruguay 44, Colombia 34, Venezuela 21, Surinam 10 y Guyana 9. Si llegara a sumarse estas cifras, se superarían el número de 524, pues el mismo proyecto se repite en otros países, cuando es de naturaleza transnacional.

**CUADRO 8**  
**AMBITO DE LA CARTERA DE IIRSA – Junio de 2010**

<i>AMBITO</i>	<i>PROYECTOS (No.)</i>	<i>CARTERA ESTIMADA (US\$ Millones)</i>
Nacional	433	72.182.16
Binacional	79	19.801.63
Trinacional	9	2.974.35
Multinacional	3	380.50
<b>TOTAL</b>	<b>524</b>	<b>95.338.64</b>

FUENTE: IIRSA, Página Web..

Sin embargo, al comparar el esfuerzo económico de tales proyectos para cada país, o sea comparando el valor de la inversión comprometida con el PIB (2009), conforme al Cuadro 9 se puede encontrar que las inversiones comprometidas equivalen alrededor del 81% del PIB para Paraguay, entre el 50 y el 60% Bolivia y Guyana, una cuarta parte del PIB en Surinam y Guyana, un 10% en Argentina, alrededor del 5% en Chile, Ecuador y Perú y entre el 2%, 1% y casi un 0%, en su orden, en Brasil, Colombia y Venezuela.

**CUADRO 9**  
**IMPORTANCIA DE LA CARTERA DE PROYECTOS IIRSA RESPECTO DEL EL PIB NACIONAL**  
**Junio de 2010**

<b>PAIS</b>	<b>INVERSION (US\$ Millones)</b>	<b>PIB 2009 (US\$ Millones)</b>	<b>INVERSION/PIB (%)</b>
ARGENTINA	31.760	308.740	10
BOLIVIA (E.P.)	10.168	17.340	59
BRASIL	35.467	1.574.034	2
CHILE	8.834	163.305	5
COLOMBIA	3.053	232.910	1
ECUADOR	2.490	52.022	5
GUYANA	1.060	2.026	52
PARAGUAY	11.519	14.240	81
PERU	8.308	130.355	6
SURINAM	590	2.192	27
URUGUAY	7.419	31.511	24
VENEZUELA (R.B.)	1.943	325.399	0

Fuente: IIRSA y CEPAL

De los 524 proyectos a Junio de 2010, el 44% estaba concluido o en proceso de ejecución, el 30% se encontraba en pre-ejecución y el restante 26% en perfil.

Por su composición sectorial, el orden de importancia es transporte, electricidad y comunicaciones. En efecto, el transporte abarca 451 proyectos (86%) y unas inversiones por US\$54.610 millones (57%), la energía 64 proyectos (12%) por US\$40.684 millones (43%) y las comunicaciones 9 proyectos (2%) equivalentes a US\$45 millones, con una proporción no significativa de menos del 1%.

La Iniciativa se sustenta sobre dos ámbitos de acción<sup>31</sup>: Los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) y los Procesos Sectoriales de Integración (PSI).

<sup>31</sup> Tomado de la página Web de CAF.

## V.1 Ejes de Integración y Desarrollo (EID)

Los EID son la referencia geoeconómica para la planificación territorial, pues si fueran únicamente espacios de referencia para el comercio internacional, serían únicamente corredores de transporte. Entonces, la idea es generar desarrollo en torno a los mismos. Por ello, involucran tanto el transporte, la energía y las comunicaciones, como procesos de desarrollo: promoción de sistemas productivos, programas de medio ambiente, formación de capital humano, construcción de capacidades institucionales y tecnológicas, etc. Para el efecto, el ordenamiento espacial del territorio suramericano se organizó en franjas multinacionales que concentran poblaciones, producción y flujos de comercio reales y potenciales, denominadas Ejes de Integración y Desarrollo (EID).

Los EID han de converger gradualmente hacia un estándar común de calidad de servicios de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones, a fin de apoyar las actividades y cadenas productivas de su área. Los EID son, entonces, grandes regiones de América del Sur que están generando o es muy probable que generen importantes flujos de inversión y comercio, con economías de escala, bien sea para su consumo o para la exportación (Gráfico 5).

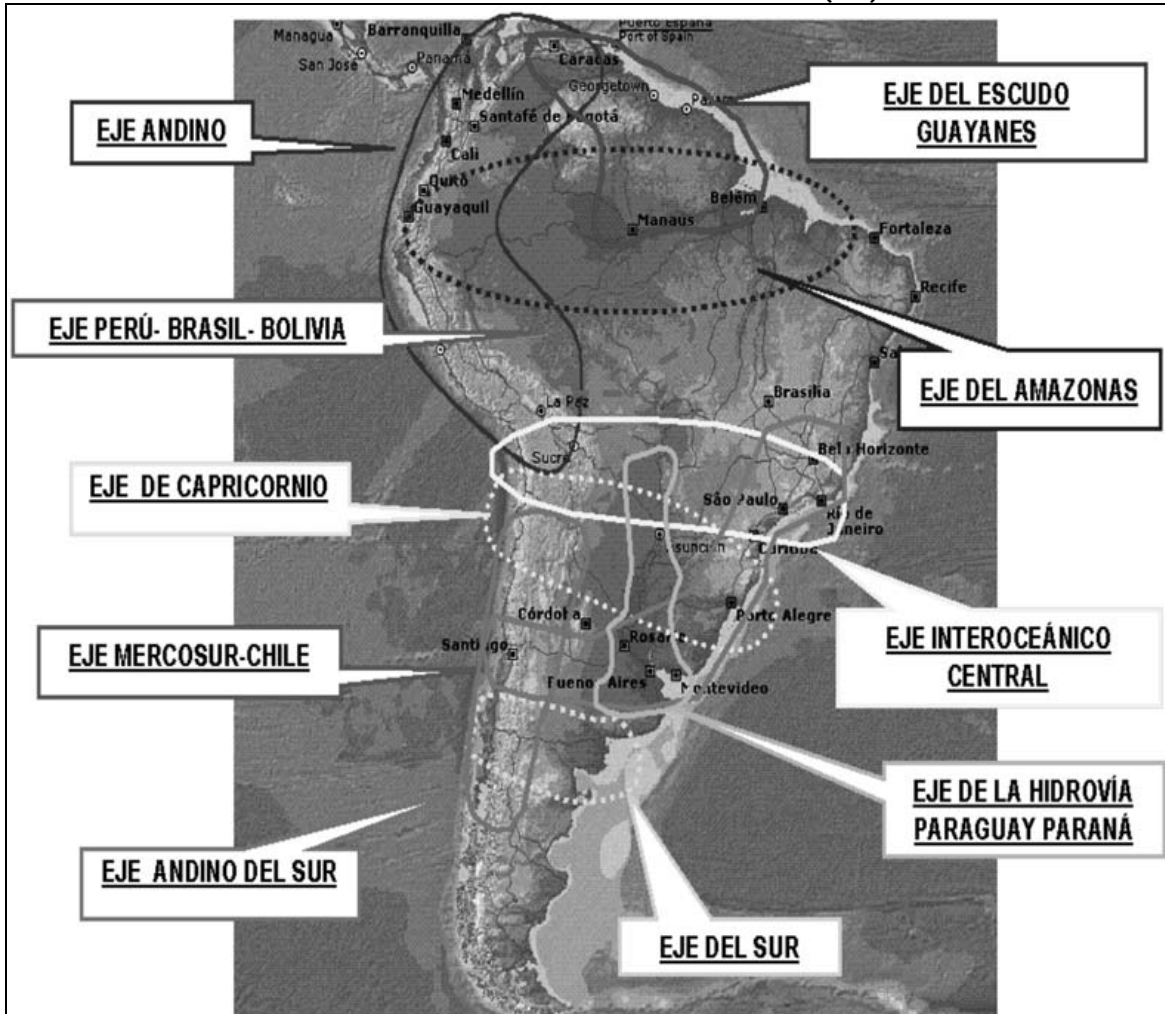
En la definición y ubicación de los 10 Ejes, se utilizaron elementos de valoración socio-política y criterios técnicos, como: cobertura geográfica; existencia de flujos comerciales intrarregionales; posibilidad de flujos potenciales; y sostenibilidad ambiental y social. Este último asunto tiene que ver con el tratamiento que debe darse a la megadiversidad, el reconocimiento de características ecológicas especiales, incluidas las áreas protegidas, las reservas forestales y las áreas de alta fragilidad ecológica, así como la protección de los derechos de los pueblos indígenas.

Los EID contribuyen a la integración regional en los sectores de transporte (vial, ferroviario, marítimo y aéreo), logística, energía (generación, transmisión y distribución) y telecomunicaciones. Estos proyectos pueden ser binacionales o multinacionales, según como se distribuyan sus beneficios e incluyen dos tipos especiales de proyectos, los Proyectos Ancla y los Proyectos Rótula. El Cuadro 10 contiene una presentación sucinta de los EID.

Los 10 Ejes de Integración y Desarrollo (EID) son los siguientes:

1. Eje Andino (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)
2. Eje Andino del Sur (Chile, Argentina)
3. Eje del Amazonas (Colombia, Ecuador, Perú, Brasil)
4. Eje de Capricornio (Chile, Argentina, Paraguay, Brasil)
5. Eje del Escudo Guayanés (Venezuela-Brasil-Guyana-Surinam)
6. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Paraguay, Argentina, Uruguay, Brasil, Bolivia)
7. Eje Interoceánico Central (Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú)
8. Eje MERCOSUR-Chile (Chile, Argentina, Uruguay, Brasil)
9. Eje Perú-Brasil-Bolivia
10. Eje del Sur (Argentina, Chile).

**GRAFICO 5**  
**IIRSA - EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO (EID)**



Tomado de García, Enrique. Infraestructura e Integración en América Latina. Boletín Económico del ICE No. 2974. Octubre 1 al 15 de 2009.

Con los Objetivos Estratégicos de IIRSA 2006-2010 que ordenaron la Cartera de Proyectos, se actualizó la Visión de Negocios de ocho de los ejes y se culminó el estudio de Visión de Negocios de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Está pendiente el del Eje Andino del Sur.

**V.1.1 Proyectos Ancla**

Un Proyecto Ancla da sentido a la formación del Grupo, pero no necesariamente es el de mayor tamaño, pero constituye el cuello de botella o el eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del Grupo. El Proyecto Ancla puede ser un proyecto existente.

**CUADRO 10**  
**IIRSA – EJES DE INTEGRACION Y DESARROLLO (EID)**

EID	AREA DE INFLUENCIA	No. PROYECTOS INVERSION US\$ Millones	PROYECTOS AIC 2005-2010 No./US\$ Millones
<b>1. ANDINO</b> Altas concentraciones de asentamientos humanos, patrones claros de comercio regional e integración física, institucionalidad para su proceso de integración	Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela	Transporte/49 Energía/13 Comunicaciones/2 TOTAL/64 INVERSION: 8.416.1	3/117.5  En Ejecución: 2/115.5
<b>2. ANDINO DEL SUR</b> Frontera binacional de 5000 Kms. cuenta con limitadas conexiones viales pavimentadas	Chile, Argentina		
<b>3. DE CAPRICORNIO</b> Articulará instalaciones portuarias de los océanos Atlántico y Pacífico	Antofagasta/Chile, Jujuy/Argentina, Asunción/Paraguay, Porto alegre/Brasil	Transporte/68 Energía/4 Comunicaciones/0 TOTAL/72 INVERSION: 9.421.4	2/70  En Ejecución:0/0
<b>4. DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA</b> Articulará conexiones viales de los ejes 3, 8 y 9	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay	Transporte/85 Energía/7 Comunicaciones/3 TOTAL/95 INVERSION: 6.677.3	
<b>5. DEL AMAZONAS</b> Conexiones intermodales que incluyen la red de hidrovías amazónicas	Colombia, Ecuador, Perú, Brasil	Transporte/51 Energía/6 Comunicaciones/1 TOTAL/58 INVERSION: 5.400.7	4/1.527  En Ejecución: 3/1.212.8
<b>6. DEL ESCUDO GUAYANES</b> Conexión de la Amazonía brasileña con mercados del Caribe	Brasil, Guyana, Suriname, Venezuela	Transporte/18 Energía/6 Comunicaciones/1 TOTAL/25 INVERSION: 1.214.9	4/119.1  En Ejecución: 1/3.3
<b>7. DEL SUR</b> Unirá los océanos Atlántico y Pacífico	Talcahuano- Concepción/Chile, Neuquén-Bahía Blanca/Argentina	Transporte/24 Energía/3 Comunicaciones/0 TOTAL/27 INVERSION: 2.713	
<b>8. INTEROCENICO CENTRAL</b> Conexiones hacia el Pacífico y hacia el Atlántico	Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú	Transporte/51 Energía/2 Comunicaciones/2 TOTAL/55 INVERSION: 5.525.1	7/1.143.7  En Ejecución: 5/742
<b>9. MERCOSUR – CHILE</b> Altas concentraciones de asentamientos humanos, patrones claros de comercio regional e integración física, institucionalidad para su proceso de integración	Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay	Transporte/90 Energía/17 Comunicaciones/0 TOTAL/107 INVERSION: 35.536.1	7/6.331.5  En Ejecución: 5/3.296.5
<b>10. PERU-BRASIL-BOLIVIA</b> Salida al Pacífico	Perú, Brasil, Bolivia	Transporte/17 Energía/6 Comunicaciones/0 TOTAL/23 INVERSION: 21.402.3	2/1.065  En Ejecución1/1.053
<b>ENVIOS POSTALES Y ROAMING</b>	Todos		2/2.9 En Ejecución:2/2.9
<b>TOTAL PROYECTOS/VALOR</b>		Transporte/451 Energía/64 Comunicaciones/9 TOTAL/524 INVERSION: 95.338.6	<b>31/10.376.7</b>  <b>En Ejecución: 19/6.426</b>

FUENTE: Página Web – IIRSA. Cartera de Proyectos a junio de 2010; Página Web CAF; García, Enrique. Infraestructura e Integración en América Latina. Boletín Económico del ICE No. 2974. Octubre 1 al 15 de 2009.

## 42

**V.1.2 Proyectos Rótula**

Los Proyectos Rótula articulan dos o más EID o tienen funcionalidad en más de un eje. Existen dos:

1. Paso de Frontera Pircas Negras, perteneciente a los ejes de Capricornio y MERCOSUR-Chile; y
2. Construcción Ferrovía Cascavel-Foz de Iguazú y Cascavel-Guaira-Maracajú, perteneciente a los Ejes de Capricornio y de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

**V.1.3 Agenda de Implementación Consensuada (2005 – 2010)**

La "Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010" está constituida por un conjunto de 31 proyectos acordados por los países a partir de los resultados logrados durante la fase de planificación territorial y de ordenamiento de la Cartera de Proyectos IIRSA y que por sus características tienen un alto impacto en la integración física de Suramérica. Esta Agenda con sus 31 proyectos estratégicos fue aprobada por el Comité de Dirección Ejecutiva de IIRSA, en noviembre de 2004, y presentada a los Presidentes de Suramérica en la Cumbre de Cusco de diciembre de 2004.

Con esta "Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010" la atención y los esfuerzos de los doce países de Suramérica y de las agencias multilaterales estarán concentrados en la búsqueda de resultados visibles en el contexto de IIRSA, aprovechando las sinergias y las oportunidades de coordinación y creación de consenso que genera la Iniciativa. De esta manera, se facilita el establecimiento de prioridades por parte de los gobiernos, en un contexto en el que, en algunos casos, se experimentan restricciones fiscales, limitada capacidad de endeudamiento público, así como una participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura que debe fortalecerse. A agosto de 2009 el siguiente era el estado de avance de los 31 proyectos de la AIC:

2 Proyectos Concluidos por US\$ 22 millones:

- Puente sobre el Río Acre (Perú - Brasil - Bolivia)
- Puente sobre el Río Takutu (Escudo Guayanés)

19 Proyectos En ejecución por US\$6.426 millones:

- Duplicación de la Ruta 14 entre Paso de los Libres y Gualguaychú (MERCOSUR-Chile)
- Adecuación del Corredor Río Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira (MERCOSUR-Chile)
- Duplicación del Tramo Palhoca-Osorio (Rodovia MERCOSUR), (MERCOSUR-Chile)
- Ruta Internacional 60 CH (sector Valparaíso-Los Andes), (MERCOSUR-Chile)
- Gasoducto del Noreste Argentino (MERCOSUR-Chile)
- Construcción de la Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez (Interoceánico Central)
- Carretera Toledo-Pisiga (Interoceánico Central)
- Rehabilitación de la Carretera Iquique-Colchane (Interoceánico Central)
- Rehabilitación del Tramo El Sillar (Interoceánico Central)
- Centro Binacional de Atención en Frontera Desaguadero (Andino)
- Recuperación de la Navegabilidad por el Río Meta (Andino)
- Carretera Pasto-Mocoa (Amazonas)
- Carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, Puertos y Centros Logísticos (Amazonas)
- Carretera Lima-Tingo María-Pucallpa, Puertos y Centros Logísticos (Amazonas)

- Pavimentación Iñapari – Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca/Inambari - Cuzco (Perú – Brasil - Bolivia)
- Estudios Carretera Boa Vista-Bombin-Lethem-Georgetown (Escudo Guayanés)
- Exportación por Envíos Postales para PyMEs (Todos)
- Implementación de Acuerdo de Roaming en América del Sur (Todos)

10 Proyectos en Preparación por US\$ 3.928.7 millones:

- Construcción del Puente Internacional Jaguarao-Río Branco (MERCOSUR-Chile)
- Proyecto Ferroviario Los Andes-Mendoza (MERCOSUR-Chile)
- Construcción del Puente Binacional Salvador Mazza-Yacuiba (Capricornio)
- Nuevo Puente Presidente Franco-Porto Meira y Centro de Frontera (Capricornio)
- Anillo Ferroviario de Sao Paulo (Norte y Sur) (Interoceánico Central)
- Paso de Frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro (Interoceánico Central)
- Paso de Frontera Cúcuta- San Antonio del Táchira (Andino)
- Puerto Francisco de Orellana (Amazonas)
- Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guyana (Georgetown)-Surinam (Paramaribo) (Escudo Guayanés)
- Mejorías en la Vía Nieuw-Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el río Marowijne (Escudo Guayanés)

## V.2 Procesos Sectoriales de Integración (PSI)

Los Procesos Sectoriales de Integración (PSI), buscan la convergencia de las normas y los mecanismos institucionales para promover la remoción de las barreras y restricciones de orden regulatorio, legal, operativo e institucional que limitan el uso eficiente de la infraestructura, a fin de permitir el libre comercio de bienes y servicios dentro de la región. La IIRSA ha venido trabajando en siete Procesos Sectoriales:

- 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

El proyecto “**Exportación por Envíos Postales para micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES)**”, propicia la inclusión de dichas empresas en el mercado internacional mediante la implementación de un sistema de exportación simplificado utilizando la plataforma logística postal. El objetivo de este proyecto es implementar en los 12 países miembros de IIRSA: (i) un **sistema de exportación simplificada** que permita contribuir al fortalecimiento de las MIPYMES suramericanas, facilitando su acceso al mercado internacional a través de una simplificación de los procedimientos necesarios para la exportación, y (ii) una **solución logística** basada en la utilización de la infraestructura postal del operador público.

Actualmente el proyecto recibe el apoyo del BID/FOMIN, a través de una cooperación técnica no reembolsable que ha permitido la implementación del servicio en Perú, Uruguay y Colombia y se está trabajando en el diseño e implantación en Ecuador. FONPLATA financió la visita de pre-diagnóstico para la implementación del proyecto en Argentina y Uruguay. Adicionalmente, y para el caso de Perú, existen otros actores, como el Banco Mundial que apoya el proyecto a través del “Proyecto para mejorar la

44

oferta productiva y facilitar el comercio exterior” que se viene desarrollando en Perú desde el 2003. Por otra parte, el BID recientemente ha apoyado la realización del pre-diagnóstico en Chile y Bolivia y en conjunto con CAF están apoyando la etapa de diagnóstico en Argentina.

GRAFICO 5

IIRSA - AGENDA DE IMPLEMENTACION CONSENSUADA 2005-2010



V.3 Situación Reciente<sup>32</sup>

Conforme a la Base de Datos de la Secretaría de IIRSA, a diciembre de 2009 el 74% de los 510 proyectos presentaba avances significativos, con una inversión movilizada de US\$68.144 millones, así: el 10% estaba concluido (US\$6.179 millones), el 36% (US\$37.370 millones) se encontraba en fase de ejecución y el 28% restante (US\$24.595 millones) se hallaba en fase de preparación. El saldo, 26% estaba en el nivel de perfil.

A comienzos de 2010<sup>33</sup>, de los 512 proyectos de la cartera de IIRSA, el 74.6% (382 proyectos) presentaban avances concretos: 52 habían concluido (10.2%), 184 estaban en ejecución (35.9%) y 146 estaban en preparación definitiva (28.5%). En términos de inversiones, los primeros representaban US\$6.209 millones (8.3%), los segundos US\$37.660 millones (50.2%) y los terceros sumaban US\$24.998 millones. En total, de las inversiones estimadas de US\$75.087 millones para los 512 proyectos, se había avanzado en 382 equivalentes a unas inversiones de US\$68.867, que corresponden a un 92%.

<sup>32</sup> IIRSA. Informe, secciones I y II, 2009.

<sup>33</sup> Cifras presentadas en Cipoletta, Georgina, Patricio Rozas, Ricardo J. Sánchez y Varinia Tromben. Políticas de Infraestructura y Transporte en América Latina: Restricciones al Desarrollo y a la Integración. Revista Mundo Nuevo. Universidad simón Bolívar de Venezuela. Caracas, Año II, No. 4, Julio - diciembre de 2010.

Conforme al Cuadro 11, a junio de 2010 con 14 proyectos más, el 74% presentaba avances (386 proyectos) y el 26% estaba en perfil (138 proyectos).

**CUADRO 11**  
**Resumen de la Cartera de Proyectos IIRSA por Etapa de Ejecución**  
**(Junio de 2010)**

EID	N° Proyectos Totales	Proyectos en Perfil	Proyectos en Pre-Ejecución	Proyectos en Ejecución	Proyectos Concluidos
Andino	64	16	9	29	10
De Capricornio	72	13	35	18	6
De la Hidrovía Paraguay-Paraná	95	36	35	19	5
Del Amazonas	58	20	14	22	2
Del Escudo Guayanés	25	10	1	7	7
Del Sur	27	6	9	9	3
Interoceánico Central	55	8	16	25	6
MERCOSUR-Chile	107	24	30	40	13
Perú - Brasil - Bolivia	23	6	10	6	1
<b>TOTAL</b>	<b>524</b>	<b>138</b>	<b>158</b>	<b>175</b>	<b>53</b>

Fuente: IIRSA.

La Agenda de Implementación Consensuada (AIC) presentará sustanciales avances para finales de 2010, pues se prevé tener 27 proyectos terminados o con avances significativos (87%), 2 con avances moderados (6.5%) y 2 con escaso avance (6.5%).

En 2009 se continuó con el desarrollo del Programa GeoSUR, herramienta que incluye un Geoportal, una Red de Servicios de Mapas, Catálogos Geoespaciales, mapas derivados de elevación y mapas base de Suramérica. De la misma manera, se instrumentó un vínculo automático entre el Servicio Regional de Mapas (SRM) de GeoSUR, la página Web de IIRSA y la Base de Datos de Proyectos.

Como resultado, concluye la fuente citada, se puede decir que la IIRSA ha logrado avances sustanciales en materia de planificación e implementación de los proyectos de integración física para Suramérica. Sin embargo, aún tiene un amplio espacio por recorrer conforme a los objetivos originalmente fijados para completar los proyectos de infraestructura y especialmente para la concreción de los objetivos de los Procesos Sectoriales de Integración (PSI), dada su importancia como mecanismo de desarrollo e integración de la región.

Igualmente, la Iniciativa tiene el reto de involucrarse más directamente con las dimensiones económicas y políticas de los procesos de integración existentes en su área geográfica y así alcanzar una institucionalidad y los mecanismos de financiación, regulatorios y de operación requeridos para poder alcanzar sus objetivos.

## 46

**VI. COOPERACIÓN FINANCIERA**

Dentro de la conformación de proyectos de infraestructura tal vez el reto más importante a afrontar después de la decisión política es el de la financiación. Sin embargo, múltiples analistas concuerdan que uno de los primeros rubros a los que recurren los gobiernos frente a una política de ajuste fiscal es a los denominados “gastos” de infraestructura, por lo que estrategias fiscales de corto plazo afectan las políticas de desarrollo para el largo plazo, inclusive una vez identificadas y decantadas las acciones tendientes a desarrollar los proyectos estratégicos.

En el Proyecto Mesoamérica, el financiamiento de la acción regional parte de los recursos que los países miembros dedican para ejecutar las iniciativas y del importante apoyo técnico y financiero del Grupo Técnico Interinstitucional (GTI): Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y Corporación Andina de Fomento (CAF). Por ejemplo, El monto total de inversión en el proyecto SIEPAC del Proyecto Mesoamérica asciende a US\$ 494 millones, los cuales han sido cubiertos por los seis países de América Central que participan y los tres socios extra regionales (ENDESA de España, ISA de Colombia y CFE de México) a través de financiamiento del BID, BCIE, BANCOMEXT y CAF. La interconexión eléctrica México-Guatemala fue inaugurada en octubre de 2009 con una inversión de US\$56 millones.

El origen de los fondos se distribuye así: Aporte capital social US\$58,500; Banco Interamericano de Desarrollo (BID) \$253,500; Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) US\$109,000; Corporación Andina de Fomento (CAF) \$15,000; Préstamos de accionistas US\$13,500; y préstamos de BANCOMEXT US\$44,500 dólares. Además requirió la aprobación de 3 Cooperaciones Técnicas adicionales por el orden de los US\$9.1 millones de dólares, aportadas por el BID, que fueron utilizadas para el trabajo técnico preparatorio. El proyecto de interconexión eléctrica Panamá – Colombia se realiza con tres cooperaciones técnicas no reembolsables por parte del BID de US\$ 3.1 millones.

En IIRSA se cuenta con el apoyo financiero y técnico de: Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Corporación Andina de Fomento (CAF), Banco de Desarrollo del Caribe (BDC), Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES), FONPLATA, los presupuestos nacionales y muchas entidades asociadas del sector privado.

Conforme a las constataciones de CAF, las principales fuentes de financiamiento multilateral en infraestructura de América Latina y el Caribe son el Banco Mundial (BM), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento (CAF). Entre 2000 y 2008 estas tres entidades realizaron aprobaciones de crédito para infraestructura por US\$ 41.923 millones, distribuidas así: CAF 16.656 (40%), BID 13.681 (33%) y BM 11.586 (27%).

**VI.1 Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

El BID ha destinado cerca de 1.500 millones a programas del PM. El BID es el principal soporte del PM entre las instituciones multilaterales, aportando el mayor volumen de asistencia técnica y financiamiento a las actividades regionales, sumando 84 Cooperaciones Técnicas a finales de 2009 por un monto de US\$ 57 millones, que sirven de apoyo *stand-alone* y preinversión para una cartera de 38 préstamos por un total de US\$ 1.722 millones. Adicionalmente, el Banco desempeña un papel protagónico en la agenda del diálogo político al interior del Proyecto y en la coordinación de sus múltiples foros sectoriales. En el área de infraestructura del PM, el apoyo en preinversión brindado

por el Banco a estos proyectos proviene principalmente del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la integración de Infraestructura Regional (FIRII).

El BID está envuelto en IIRSA a diferentes niveles. Aparte de ofrecer asistencia técnica y financiamiento a los proyectos de la iniciativa, también es responsable de proporcionar información actualizada al público sobre IIRSA y sus avances. El BID tiene personal dedicado a la coordinación de los diferentes actores que participan en la iniciativa y uno de sus funcionarios está actualmente encargado del Secretariado del Comité de Coordinación Técnica, situado en Buenos Aires, Argentina.

En lo que se refiere al financiamiento para la realización de estudios para la Iniciativa IIRSA, hasta junio de 2009 el BID había aprobado un total de 10.897.595 dólares.

El 20 de julio de 2010, el Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) anunció que este organismo destinará 1.800 millones de dólares anuales en el curso de los próximos diez años en apoyo a proyectos de integración en Centroamérica, Sudamérica y el Caribe.

El siguiente cuadro describe las cooperaciones técnicas no reembolsables en materia de transporte, otorgadas a los gobiernos nacionales del PM por parte del BID. El Plan de Trabajo contempla terminar los estudios de pre factibilidad en 2012 y las adecuaciones y modernizaciones a la infraestructura en 2015. (Cuadro 12)

CUADRO 12

BID - Cooperaciones Técnicas no reembolsables para el Transporte en el Proyecto Mesoamérica			
Eje	En curso	Corto plazo	Mediano plazo
MEJORAR PROCEDIMIENTOS DE CONTROL FRONTERIZO PARA CARGA Y PASAJEROS	Cooperación técnica pre inversión US\$900,000(BID)	Reducción de tiempos de paso por frontera Reducción de costos de gestión para administraciones y operadores logísticos Mejora del control fiscal Proteger los intereses de la región	
MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PASOS DE FRONTERA	Cooperación técnica pre inversión US\$1 millón (BID)	Proyectos de Inversión listos para licitar	Pasos de Frontera según altos estándares internacionales
ADECUACIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DE TRAMOS VIALES	Cooperación técnica pre inversión US\$6 millones (BID)	Proyectos de Inversión listos para licitar	Carretera según altos estándares internacionales

Fuente: Página web del BID

## VI.2 Corporación Andina de Fomento (CAF)

Dentro de los 18 Estados Miembros de CAF, 5 de ellos hacen parte del Proyecto Mesoamérica: Colombia, Costa Rica, México, Panamá y república Dominicana. Por su parte, 10 de los 12 miembros de la Iniciativa IIRSA son accionistas de CAF: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

## 48

A mediados de 2009 la Corporación Andina de Fomento (CAF) había destinado 2.619.047 dólares para estudios de factibilidad técnica, ambiental y social, así como diseños de ingeniería en los corredores carreteros en la Iniciativa IIRSA.

Dentro de la cartera de préstamos de CAF, el 30% se ha dirigido a transporte y comunicaciones y el 27% a electricidad, gas y agua.

Según su informe 2009, CAF había realizado préstamos al Proyecto Mesoamérica por 655.5 millones y a la Iniciativa IIRSA 5.655.4 millones.

### **VI.3 Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)**

De 1960 a 2009, el BCIE prestó alrededor de 14.900 millones, de los cuales el 24% se destinó a infraestructura, el 18% a electricidad y agua y el 9% a transporte y comunicaciones. Durante el periodo 2000 – 2010 (primer trimestre), un 36% de la cartera se destinó a la infraestructura productiva y el 17% a la energía. Dentro del Plan Operativo 2010, el BCIE espera desembolsar 1038.8 millones, de los cuales el 39% se destinará a infraestructura y equipamiento productivo y un 29% a energía.

### **VI.4 Banco de Desarrollo de Brasil (BNDES)**

Es el principal banco de desarrollo de Brasil. Financia inversiones de largo plazo de la industria y de la infraestructura. En materia de financiación de inversiones para infraestructura, para el periodo 2010 – 2013 tiene prevista la financiación de proyectos por unos 214 mil millones de Reales, así: energía eléctrica 92, telecomunicaciones 67, saneamiento 39, ferrovías 29, carreteras 33 y puertos 14. Esta suma implica un incremento del 37.3% respecto al periodo 2005-2008.

### **VI.5 Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA)**

El FONPLATA creó el Fondo para el Desarrollo de Proyectos de Integración Regional de sus países miembros y, hasta 2009, los recursos aportados por FONPLATA para apoyar proyectos de la IIRSA sumaron 3.326.891 dólares. Los Países Miembros de este organismo son: Argentina, Brasil, Chile, Uruguay y Paraguay. Este organismo participa en los siguientes esfuerzos integradores regionales:

- Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)
- Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná (CIH)
- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)

FONPLATA participa activamente en las actividades de la Iniciativa IIRSA, como institución miembro del Comité de Coordinación Técnica (CCT). En tal sentido, aporta recursos técnicos y financieros con el objeto de implementar el Plan de Acción definido por los 12 países y acompaña las distintas etapas en materia de Ejes de Integración y Procesos Sectoriales.

Específicamente, FONPLATA ha financiado el desarrollo de las Visiones de Negocios de tres Ejes de Integración y Desarrollo de vital importancia **para los países del Cono Sur:**

- Eje MERCOSUR – Chile
- Eje de Capricornio
- Eje de la Hidrovía Paraná – Paraguay (en elaboración)

## VI.6 Vías Complementarias de Financiación

Es previsible que en el curso de la segunda década del siglo XXI se presente un considerable aumento de la demanda de servicios de infraestructura en la región a pesar de los avances recientes, considerados como muy importantes pero insuficientes. Por ello, se sugiere el diseño de políticas y mecanismos que estimulen las inversiones públicas y privadas en esta área<sup>34</sup>, a partir de un proceso conjunto de planeación y acción conjunta regional. En este sentido, se propone la búsqueda de nuevas fuentes e instrumentos financieros y nuevas metodologías para el cálculo de los presupuestos y metas fiscales, a partir del perfeccionamiento de los marcos regulatorios vigentes.

Según el Banco Mundial, corroborado por el Foro Económico Mundial, ALC debería invertir entre el 2.5% y el 6% de su PIB para desarrollar, ampliar y modernizar la infraestructura física a fin de poder situarse conforme a los estándares internacionales o las condiciones de las regiones en desarrollo más avanzadas como las del sudeste asiático. Un reto de tamaño magnitud tiende a verse limitado por la asignación de recursos de los estados y las posibilidades de mayores niveles de deuda pública.

Como complemento a los recursos estatales destinados a las inversiones en materia de construcción, mantenimiento y reposición de la infraestructura física, múltiples estudios proponen diversas posibilidades para resolver el fondeo requerido para unas inversiones de largo plazo. Entre estas cabe mencionar:

- Las alianzas público-privadas
- Incentivos a la inversión privada
- Acceso a los mercados privados de capitales
- El ahorro institucional, en particular los fondos de pensiones y las empresas de seguros
- Operaciones crediticias novedosas
- Impuesto al consumo de combustible, conforme a la conocida experiencia del programa norteamericano *user's fee*<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> CEPAL. Crecimiento, Infraestructura y Desarrollo Sostenible. Capítulo 4 del documento "Desarrollo Productivo en Economías Abiertas". Santiago de Chile, junio 11 de 2004. LC/G.2234(SES.30/3)

<sup>35</sup> Guillermo Laura (Artículo Red de Autopistas de Suramérica, Revista Perspectiva, edición 17 de 2008), calcula que un recargo de US\$10 por litro durante 30 años, pagaría unos 200.000 millones por la construcción de unos 60.000 kilómetros de autopistas en Suramérica.

## VII. PLANEACIÓN CONCERTADA PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA LATINOAMERICANA Y CARIBEÑA

El desarrollo de la infraestructura física es un proceso multidisciplinario, multi institucional y multi territorial, en el que intervienen muy diversas autoridades y se afectan diferentes comunidades económicas y sociales locales, regionales e incluso transnacionales.

El movimiento hacia la convergencia exige que ALC encuentre las fórmulas que le permitan funcionar como un espacio integrado. En este sentido, cabría tomar en consideración los objetivos, principios y políticas de planeación logradas sobre la materia en el Proyecto Mesoamérica, la Iniciativa IIRSA y, desde luego, las autoridades nacionales de planificación de los países de ALC. No obstante, como lo expresan los expertos de CEPAL<sup>36</sup>, “el aumento de la inversión por sí sola no basta; también se requiere invertir mejor.

Por ello, previamente a mejorar los sistemas de financiamiento e inversión en infraestructura, es perentorio revisar las formas en que se planifican, evalúan, monitorean y fiscalizan las obras por parte del estado, de modo de asegurar que esas inversiones tengan el impacto social esperado. También se debería mejorar los mecanismos de coordinación y fiscalización, así como la creación de instancias de consulta y coordinación con el sector privado y por sobre todo, con los usuarios finales de la infraestructura y servicios de transporte”.

Conforme a la misma fuente, el transporte y las políticas asociadas son, con frecuencia, analizadas e implementadas en forma unimodal, donde la infraestructura es planificada en un ministerio e implementada por otro y la regulación de los servicios la realiza un tercero que no tuvo ingerencia en su diseño. La logística, finalmente, es dejada de lado aun cuando se reconoce lo crucial que puede ser en la generación de mayores niveles de competitividad

Por lo tanto, en el ámbito regional de América Latina y el Caribe existe la necesidad de mejorar la forma como se planifican y deciden las inversiones en infraestructura, así como también mejorar la forma en que se regula la operación de los servicios de transporte, de tal modo que se resuelvan efectivamente las problemáticas complejas que afectan a sus sectores.

### VII.1 Metodología Propuesta por el Proyecto Mesoamérica para la Acción Regional

Conforme a la Directora Ejecutiva del Proyecto MESOAMERICA<sup>37</sup>, abordar la provisión de infraestructura desde el ámbito regional requiere tener claridad sobre lo que debería acometerse a dicho nivel, como complemento de las acciones nacionales y subregionales, mediante un proceso conjunto de análisis para:

- Coordinar planificación (nacional, subregional y regional)
- Coordinar intereses y prioridades

---

<sup>36</sup> Cipoletta, Georgina, Patricio Rozas, Ricardo Sánchez y Varinia tromben. Políticas de Infraestructura y Transporte en América Latina: Restricciones al Desarrollo y a la Integración. En Revista Mundo Nuevo. Universidad Simón Bolívar. Caracas, año II, No. 4 (Julio – diciembre) 2010.

<sup>37</sup> Whyte Gómez, Elayne. Directora Ejecutiva Proyecto Mesoamérica. El capital humano y la infraestructura productiva en Centroamérica: Evaluación de la situación actual y desafíos pendientes. Banco Centroamericano de Integración Económica. Tegucigalpa, Honduras, 24 de septiembre de 2010.

- Atender las diferencias de los marcos jurídicos y diseños institucionales que puedan implicar atrasos importantes en la ejecución de las obras
- Desarrollar esquemas de financiamiento
- Construir infraestructura
- Definir la necesidad de adoptar medidas reglamentarias/normativas comunes
- Reducir costos de transacción del comercio
- Desarrollar economías de escala

Los proyectos regionales exitosos transitan por diferentes fases, por lo que para cuantificar los costos de la acción conjunta o de la integración regional y mejorar su eficiencia y eficacia, es importante identificar los recursos que se asignan en cada fase. En este sentido, expresa que pasar del pensamiento a la acción regional requiere tomar en consideración tres fases básicas:

### **I Fase: Formulación de la Agenda Regional**

En esta fase los países llegan a consensos sobre temas que se desea trabajar conjuntamente, el tipo de intervención, los objetivos que se aspira alcanzar, los productos que se espera obtener y los mecanismos de ejecución y seguimiento. Esta fase requiere de importantes insumos de comunicación transnacional en la forma de reuniones, talleres, videoconferencias y otro tipo de encuentros para la discusión de los temas, la elaboración de agendas y propuestas, con un fuerte componente de negociación.

### **II Fase: Preparación de la Acción Regional**

Implica diagnosticar la situación regional a partir del estudio de las capacidades jurídicas, institucionales, técnicas, financieras y de infraestructura de los países, para definir el estándar hacia el cual se pretende converger y las intervenciones necesarias para alcanzarlo. Entre más "regionalidad" busque alcanzar una propuesta, más trabajo preparatorio se requiere para construir plataformas eminentemente regionales. A menudo esto puede conllevar la creación de una nueva capa de estructuras y capacidades jurídicas, institucionales y técnicas, lo cual eleva de manera significativa la inversión en esta etapa y el tiempo requerido antes de que se inicie la fase de desarrollo, ejecución y seguimiento.

### **III Fase: Desarrollo o Ejecución de Proyectos**

Los proyectos se enfocan a:

- Impulsar el desarrollo de infraestructura.
- Formar y/o fortalecer las capacidades jurídicas, institucionales y técnicas.

## **VII.2 Caso de Planeación Regional de ALC: IIRSA<sup>38</sup>**

IIRSA ha desarrollado varias técnicas y herramientas de planificación, priorización y gestión de proyectos sobre la dimensión territorial y la visión regional de la infraestructura, así como para la integración de sectores complementarios al transporte, la energía y las comunicaciones, teniendo en cuenta aspectos sociales, económicos, ambientales y de competitividad más relevantes.

---

<sup>38</sup> Página web: [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

## 52

El desarrollo de las siguientes herramientas ha permitido promover un ambiente particular de ejecución de proyectos dentro de la Iniciativa IIRSA y fortalecer las capacidades técnicas de planificación de sus países miembros:

**Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE):** Metodología de planificación territorial indicativa que permite identificar con un enfoque preventivo acciones para potenciar, desde el punto de vista socio-ambiental, los efectos positivos de los proyectos de la Cartera IIRSA y minimizar los impactos negativos.

**Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado (IPrLg):** Metodología de planificación territorial indicativa que permite la identificación de oportunidades de desarrollo productivo y la eliminación de cuellos de botella en los flujos logísticos que se desarrollan en las áreas de influencia de los grupos de proyectos de IIRSA.

**Sistema de Información para Gestión Estratégica (SIGE):** Herramienta de gestión desarrollada para administrar los proyectos prioritarios de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC). Esta herramienta genera mecanismos de monitoreo y gestión de información, facilitando la toma de decisiones para una implementación más eficiente de proyectos de infraestructura.

**Base de Datos de Proyectos:** Sistema informático para la consolidación de la información asociada a los proyectos de la Cartera IIRSA. La Base de Datos permite compartir información general de cada proyecto, así como información relacionada con el ciclo del proyecto. Permite realizar búsquedas y clasificar los mismos de acuerdo a variados criterios, proveyéndole al usuario información relevante para preparar informes y realizar análisis.

**Evaluación de Proyectos Transnacionales de Infraestructura:** Metodología que permite asignar costos y beneficios de proyectos multinacionales entre los países participantes, a fin de facilitar su financiamiento.

**Sistema de Información Georeferenciada – Programa GeoSUR:** Herramienta que apoya actividades de planificación a través de un sistema de información georeferenciado y de un geoportal especializado que permite consultar datos geoespaciales de instituciones latinoamericanas.

### VII.3 Caso de Planeación Extra Regional: la Comunidad Europea

Podría ser ilustrativo para América Latina y el Caribe conocer de otras experiencias regionales como por ejemplo el Plan de Acción de la Comunidad Europea para la Logística del Transporte de Mercancías, acordado en 2007, a partir de un proceso de consultas entre los diversos actores públicos y privados con el objeto de establecer una política comunitaria que equilibre la necesidad de eficiencia del transporte, la sustentabilidad y la seguridad<sup>39</sup>. Este Plan de Acción regional toma en consideración la inseparable triada básica para el desarrollo de la infraestructura de transporte: infraestructura, transporte y logística.

Para su elaboración se tuvo en cuenta la creciente importancia de la logística para la competitividad regional, en razón a situaciones como la globalización, la presión del creciente movimiento de cargas sobre la infraestructura regional, el crecimiento

---

<sup>39</sup> Véase: Cipoletta, Georgina, Gabriel Pérez y Ricardo Sánchez. Políticas Integradas de Infraestructura, Transporte y Logística. CEPAL. Santiago de Chile, mayo de 2010.

geográfico de la Unión Europea, los problemas de congestión en los diversos modos de transporte, la contaminación ambiental, la accidentalidad, el impacto del precio de los combustibles en el transporte, etc. Además que para el 2020 se calcula un crecimiento de las cargas de un 50%, lo cual agrava más la situación.

El enfoque del Plan se basa en los siguientes pilares:

- Co - modalidad: eficiencia en todos los modos de transporte y un sistema inteligente que supere los obstáculos para la operatividad multimodal.
- Innovación: uso de las TICs en la logística y el transporte.
- Simplificación: uso de ventanillas únicas y demás mecanismos de facilitación del comercio
- Calidad y eficiencia: abordaje de los cuellos de botella en infraestructura y servicios, creación de capacidades profesionales, cooperación entre los diversos actores y sectores, solución ágil a las políticas de inversiones.
- Sustentabilidad. Desarrollo de "corredores verdes" y seguros
- Actualización de los marcos regulatorios: armonización normativa y definición de estándares regionales, como límites de pesos y dimensiones.

Las principales políticas del Plan son:

- Infraestructura: identificar y resolver los cuellos de botella.
- TICs: uso de redes comunitarias (reglamentación y automatización de los procedimientos en puertos y aeropuertos y ventanilla única para cadenas multimodales a nivel europeo).
- Investigación, desarrollo y fortalecimiento de capacidades
- Certificación de la profesión logística, indicadores de calidad logística y marca de calidad del transporte.
- Normas: reglamentación mundial sobre multimodalidad y homologación de normas europeas de carga.

## VIII. RECOMENDACIONES

Para aprovechar las oportunidades que actualmente ofrece la integración regional de América Latina y el Caribe, se requeriría la adopción una Agenda Conjunta que profundice, entre otros, los siguientes elementos:

- Desarrollo de una amplia cobertura de infraestructura física de transporte, comunicaciones e interconexión eléctrica
- Reducción de los costos logísticos a cifras y estándares internacionales
- Adopción de instrumentos automatizados de facilitación del comercio<sup>40</sup>.
- Perfeccionamiento, armonización, simplificación y conexión de los acuerdos y las regulaciones comerciales en toda la región.

Sin duda alguna, uno de los principales retos para avanzar hacia una verdadera integración de la región está en el desarrollo de infraestructura física para permitir la conectividad. La CEPAL, el Banco Mundial y el BID sugieren acordar una meta regional o subregional para la inversión en infraestructura – de aproximadamente 5 % del PIB, considerando las especificidades de cada subregión o país - y crear fondos regionales o subregionales de financiamiento con participación de recursos públicos, de las instituciones financieras y de la banca de desarrollo regionales.

---

<sup>40</sup> Véase el documento SELA: Desarrollos Recientes de la Facilitación del Comercio. *SP/CL/XXXVI.O/Di N° 20-10*

## 54

Las agendas de los mecanismos de integración ya han considerado el tema pero aún hay un enorme terreno por avanzar, más aún cuando se prevé que en el curso de la próxima década se presentará un considerable aumento de la demanda de servicios de infraestructura en la región. Por ello, se sugiere el diseño de políticas y mecanismos que estimulen las inversiones públicas y privadas en esta área, a partir de un proceso de planeación y acción conjunta regional, que abarque también la búsqueda de nuevas fuentes e instrumentos financieros y nuevas metodologías para el cálculo de los presupuestos y metas fiscales, a partir del perfeccionamiento de los marcos regulatorios vigentes<sup>41</sup>.

Por lo tanto, una acción regional implica la conformación de un marco institucional de coordinación y acción conjunta, que permitiría:

- Coordinar la planificación (nacional, subregional y regional)
- Coordinar intereses y prioridades
- Atender las diferencias de los marcos jurídicos y diseños institucionales que puedan implicar atrasos importantes en la ejecución de las obras
- Desarrollar esquemas de financiamiento
- Construir infraestructura
- Definir la necesidad de adoptar medidas reglamentarias/normativas comunes
- Reducir costos de transacción del comercio
- Desarrollar economías de escala

Este marco institucional podría conformarse a partir de las estructuras existentes en el Proyecto Mesoamérica y la Iniciativa IIRSA, los cuales cuentan con el apoyo institucional y con recursos de los organismos financieros hemisféricos como el BID y regionales como CAF, el BCIE y el FONPLATA. Ambas iniciativas han orientado sus actividades hacia el desarrollo de proyectos que combinan la infraestructura de transporte, la energía y las telecomunicaciones conjugados con el impulso al desarrollo social.

Además de una visión regional del proceso de planeación, sería fundamental identificar modalidades de financiamiento, incluidas las asociaciones público-privadas para el desarrollo de la infraestructura en la región. Para ello sería recomendable recoger las experiencias sobre las mejores prácticas para obtener financiamiento.

El conocimiento sobre los tipos de normatividad vigentes para el desarrollo de la infraestructura física es un elemento a considerar en el impulso hacia la convergencia de esfuerzos para promover la integración regional. Sería útil pensar en un Observatorio Regional del Desarrollo de la Infraestructura como un referente acerca del tipo de proyectos a desarrollar, las áreas en donde se identifican oportunidades, así como el tipo de participación y financiamiento que se requieren. Este Observatorio podría construirse a partir de experiencias en el PM e IIRSA.

Además de las múltiples experiencias nacionales y subregionales, podría ser útil tomar en consideración otras como la de la Unión Europea sobre procesos de planeación regional en materia de infraestructura física para la integración, el cual incluye los tres componentes básicos: i) inversiones en infraestructura física propiamente dicha, ii) convergencia y armonización de los instrumentos para el transporte y las comunicaciones y iii) la facilitación y promoción de la logística.

---

<sup>41</sup> CEPAL. Crecimiento, Infraestructura y Desarrollo Sostenible. Capítulo 4 del documento "Desarrollo Productivo en Economías Abiertas". Santiago de Chile, junio 11 de 2004. LC/G.2234(SES.30/3)

La interconexión eléctrica regional es un propósito que debe mantenerse en la agenda regional sobre infraestructura física de ALC.

Es urgente la adopción de un tratamiento conjunto para el desarrollo del sector transporte con el objeto de promover el transporte multimodal, armonizar los marcos regulatorios sobre funcionamiento y requisitos de acceso al mercado de los diversos modos de transporte, compatibilizar requisitos en materia de pesos, dimensiones y seguros del transporte terrestre, construir redes de transporte ferroviario, desarrollar la capacidad portuaria y el cabotaje en el transporte marítimo, ampliar la escala, eficiencia y competencia del transporte aéreo y simplificar y automatizar la regulación y la operación de los pasos de frontera.

Así mismo, la infraestructura física involucra de manera fundamental el desarrollo de las telecomunicaciones las cuales son la base para potenciar el desarrollo del sector productivo de la región. Estrategias como eLAC de la CEPAL, la Sociedad de la Información de la CARICOM (CARIB-IS), la Autopista Mesoamericana de la Información (AMI) y el Proceso Sectorial de Integración en materia de TIC de IIRSA, promueven el acceso y el uso de las TIC. Por ello, sería de gran valor para el sector productivo de la región y, en general, para promover la integración, que estos mecanismos intercambien experiencias en el desarrollo de la infraestructura de las comunicaciones y su reglamentación. De esta manera, se podrían identificar áreas de convergencia y de cooperación hacia la concreción de una agenda regional para el desarrollo de la infraestructura de comunicaciones.