

## PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA

### REGIONAL

21 DE AGOSTO DE 2008

#### I. DATOS BÁSICOS DEL PROYECTO

<b>País/Región</b>	Países miembros de la Iniciativa IIRSA.		
<b>Nombre del Programa/Número:</b>	Capacitación y Aplicación de la Metodología de Integración Productiva y Promoción del Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado (IprLg) en los Grupos de Proyectos de la Iniciativa IIRSA – Segunda Etapa. RG-T1602		
<b>Jefe de Equipo/Miembros:</b>	Manuel Márquez (INT/INT) y Carlos Tamayo (VPC/IIRSA) / José María Díaz Batanero (VPC/VPC); María Sommer (VPC /INL); Ignacio Estévez (VPC/INL); Pablo Illarietti (INT/INT); Kevin McTigue (LEG/SGO); y Cecilia Seminario (INT/INT).		
<b>Fecha de la Solicitud:</b>	5 de diciembre de 2007.		
<b>Beneficiarios:</b>	Países miembros de la Iniciativa IIRSA		
<b>Organismo ejecutor:</b>	Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL).		
<b>Monto y fuente de financiamiento:</b>	IDB: FOE	US\$	360.000
	Local:	US\$	72.000
	Total:	US\$	432.000
<b>Responsabilidad técnica y básica:</b>	El Banco, por intermedio de Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL)		
<b>Fechas tentativas:</b>	Aprobación de Perfil.	22 de agosto de 2008	
	Aprobación de Plan de Operaciones	Octubre de 2008	

#### II. ANTECEDENTES Y DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

##### A. Aportación de la Iniciativa IIRSA a la planificación territorial suramericana

- 2.1 La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) es un foro regional de carácter multisectorial que promueve la integración de América de Sur a través del desarrollo de infraestructuras regionales de transporte, energía y comunicaciones, bajo la premisa de que la

integración física en materia de infraestructura entre los 12 países es una condición necesaria para alcanzar un desarrollo armónico y sustentable de la Región.

- 2.2 Como resultado del Proceso de Planificación Territorial Indicativa desarrollado dentro del mandato que los presidentes suramericanos confirieron a la Iniciativa, se conformó a finales de 2004 la Cartera IIRSA de proyectos de infraestructura de integración, tras haber sido priorizados diez Ejes de Integración y Desarrollo (EID) bajo una visión regional y consensuada entre los países miembros de la Iniciativa.
- 2.3 El espacio ofrecido por la Iniciativa IIRSA ha permitido propiciar innovaciones en lo que respecta a técnicas de planificación y gestión, tanto en la dimensión territorial como en la visión regional de la infraestructura; y la integración de sectores complementarios al transporte, la energía y las comunicaciones, teniendo en cuenta aspectos sociales, económicos, ambientales y de competitividad más relevantes.

## **B. Segunda Etapa de Planificación Territorial Indicativa en IIRSA**

- 2.4 Con el objeto de dar un nuevo estímulo a la Iniciativa IIRSA, la VII Reunión de Ministros del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE)<sup>1</sup> aprobó los Objetivos Estratégicos IIRSA 2006-2010, que marcan la línea de trabajo para la segunda y última parte del mandato de la Iniciativa. Una de las cuatro líneas de trabajo definidas fue la realización de una Segunda Etapa de Planificación, con el objetivo de propiciar un salto de calidad en el Proceso de Planificación Territorial Indicativa, tomando en consideración para el desarrollo de infraestructuras regionales de integración física aspectos relacionados con la integración productiva, las cadenas logísticas y la evaluación ambiental estratégica.
- 2.5 El primer paso establecido dentro de esta Segunda Etapa de Planificación fue el desarrollo durante 2006 de tres metodologías para el análisis de los grupos de proyectos de IIRSA: (1) Metodología para la Promoción de Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado; (2) Metodología de Evaluación del Potencial de Integración Productiva; y (3) Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico como Instrumento de Planificación Ambiental y Social para IIRSA.
- 2.6 El desarrollo de las metodologías de cadenas logísticas e integración productiva evidenció la complementariedad y la existencia de áreas de solapamiento entre las mismas, al responder ambas al objetivo de IIRSA de asegurar, mediante el desarrollo de infraestructura, el equilibrio entre los espacios económicos, ambientales y sociales de la región, mejorar la eficiencia de la oferta de infraestructura y aumentar la competitividad de la economía. Con tal fin, el Comité de Coordinación Técnica de la Iniciativa (CCT)<sup>2</sup>, junto con los

---

<sup>1</sup> Llevada a cabo en Asunción, Paraguay, en diciembre de 2005.

<sup>2</sup> Integrado por el BID, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata.

Coordinadores Nacionales de IIRSA, determinaron integrar las citadas metodologías en una nueva “Metodología integrada para la Integración Productiva y la Promoción del Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado en los grupos de proyectos de la Iniciativa IIRSA”, - **IprLg**, bajo la premisa de facilitar a las agencias gubernamentales de planificación territorial su aplicación y un uso óptimo de los recursos disponibles.

- 2.7 En marzo de 2008, el Banco aprobó una cooperación técnica regional para apoyar la capacitación/aplicación de la Metodología IprLg en 3 de los 6 grupos de proyectos que los países de IIRSA acordaron implementar la citada metodología (RG-T1285 Capacitación y Aplicación de la Metodología de Integración Productiva y Promoción del Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado ( IprLg) en los Grupos de Proyectos de la Iniciativa).

### **III. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA**

#### **A. Objetivos**

- 3.1 El objetivo general del proyecto consiste en dar un salto de calidad al proceso de planificación territorial de infraestructuras de los Gobiernos de los Países miembros de la Iniciativa IIRSA, incorporando a las metodologías actualmente en aplicación, aspectos relacionados con las cadenas logísticas y la integración productiva. Los objetivos específicos de la CT serán la aplicación de la Metodología y la capacitación de los técnicos de cada país en el uso de este instrumento.
- 3.2 Como producto resultante de la capacitación en la aplicación de las metodologías, se obtendrá el conocimiento de una nueva herramienta que facilitará la identificación y cuantificación de necesidades de inversión pública y de regulación a ser apoyadas potencialmente por el Banco.

#### **B. Descripción**

- 3.3 Componente Único: Aplicación de la Metodología. La “Metodología de Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado de Proyectos IIRSA” consiste en facilitar el análisis estructurado de los proyectos de infraestructura de integración y de las condiciones existentes en el área y sectores de influencia de los mismos<sup>3</sup>.
- 3.4 De forma complementaria la Capacitación/Aplicación busca: (i) Integrar las visiones estratégica y operacional en el análisis de los proyectos de infraestructura de integración regional; (ii) Facilitar la identificación de soluciones y diseño de acciones y programas concretos; (iii) Facilitar la expresión territorial de la problemática y de las soluciones, a fin de mejorar la comprensión de sus inter-

---

<sup>3</sup> En Principio la capacitación se realizará sobre 3 de los 6 los Grupos de Proyectos definidos en la Reunión del CDE – IIRSA de Montevideo llevada a cabo en diciembre de 2006.

relaciones con los GP; y (iv) Facilitar al usuario una aplicación sencilla a la vez que adaptada al nivel de profundidad deseado.

- 3.5 Finalizada la Aplicación Metodológica y realizados los ajustes a la metodología, la CT financiará también la traducción de la metodología al inglés y al portugués para ser distribuida y difundida entre los países de la Iniciativa.

#### IV. PRESUPUESTO

- 4.1 El aporte del Banco será de US\$360.000 proveniente de los ingresos netos del Fondo para Operaciones Especiales (FOE). Se contará con un aporte local de US\$72.000.

Item	Sub Componentes	US Dólares		
		Banco	Aporte Local <sup>4</sup>	Sub Total
1.0	Reunión de Coordinación y Preparación Inicial	2.000	0	2,000
1.1	Equipo Consultor Internacional (CI)	188.550	0	188,550
1.2	Equipo del País	120.000	72.000	192.000
1.3	Supervisión y Gastos de Talleres	33.450	0	33.450
1.4	Publicación y difusión de Resultados	10.000	0	10.000
1.5	Evaluación	6.000	0	6.000
	<b>TOTAL:</b>	<b>360,000</b>	<b>72,000</b>	<b>432,000</b>

#### V. ORGANISMO EJECUTOR Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 EL Organismo Ejecutor será el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (INTAL), y contará con el apoyo del Equipo de Proyecto de la Coordinación IIRSA del Banco (VPC/IIRSA). El contacto permanente que INTAL mantiene con las instancias de Gobierno de la Iniciativa IIRSA (Comité de Dirección Ejecutiva, Coordinadores Nacionales y Grupos Técnicos Ejecutivos), como miembro del Comité de Coordinación Técnica de IIRSA, y el hecho de estar ejecutando la CT. RG-T1285 justifican esta selección.

#### VI. TEMAS PRINCIPALES

- 6.1 El principal tema relevante es la necesidad de que los países involucren personal profesional de sus administraciones en la aplicación de la metodología. La participación de VPC/IIRSA como unidad ejecutora facilitará el enlace con la red

<sup>4</sup> Para garantizar el compromiso de los países con la ejecución, se establecerá como condición previa al inicio de la aplicación de la metodología una comunicación expresa del país beneficiario donde éste señale la naturaleza y alcance de su contribución en especie al desarrollo de la CT.

de Coordinaciones Nacionales IIRSA, que a su vez, servirá de enlace al interno de las áreas gubernamentales relacionadas con la aplicación de la metodología en los grupos de proyecto seleccionados y la participación de INT/INT garantizara los aspectos técnicos de cooperación.

## **VII. PLAN DE ACCIÓN**

- 7.1 El Banco ya cuenta con los términos de referencia de las consultorías y el marco lógico. El cronograma tentativo de procesamiento incluye la presentación a QRR antes del 15 de septiembre del 2008 y la aprobación en el mes de octubre de 2008.

## **VIII. ESTRATEGIA MEDIOAMBIENTAL Y SOCIAL**

- 8.1 La CT en sí misma no generará ningún impacto medioambiental y social. Por el contrario, el proyecto debe generar beneficios positivos como consecuencia de un uso más eficiente de la infraestructura. Desde el punto de vista social, se espera que el proyecto contribuya a generar oportunidades para el crecimiento de las PYMES que operan en el área de influencia del proyecto y del propio sector de operadores logísticos y de transporte.
- 8.2 En aplicación de la OP-703 del Banco (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias), esta operación ha sido analizada y clasificada empleando el *toolkit* de screening y clasificación de salvaguardias ambientales y sociales. La categoría asignada a la operación por el sistema es “C”.

**Aprobado por:**

\_\_\_\_\_(*original firmado*)\_\_\_\_\_  
Antoni Estevadeordal  
Gerente, INT/INT

\_\_20-Ago-2008\_\_  
Fecha

\_\_\_\_\_(*original firmado*)\_\_\_\_\_  
Carlos Hurtado  
Gerente General, CSC/CSC

\_\_20-Ago-2008\_\_  
Fecha