**PROGRAMA DE DESARROLLO E INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN**

**DE SALTO GRANDE**

**(RG-L1126)**

Conocimiento del Banco sobre los sectores y lecciones aprendidas

* 1. Banco ha realizado múltiples operaciones y cuenta con amplio conocimiento en los sectores incluidos en este Programa: producción, turismo, sector aeroportuario, gestión coordinada de fronteras y proyectos regionales. La descripción de los proyectos y las lecciones aprendidas en cada caso, se describen a continuación.
  2. En producción el Banco ha desarrollado los programas de Modernización Productiva de la Provincia de Río Negro ([AR0279](https://www.iadb.org/es/project/ar0279)); de Crédito para el Desarrollo de la Producción de San Juan ([AR-L1130](https://www.iadb.org/es/project/AR-L1130)); de Desarrollo Productivo y Competitividad de Mendoza ([AR-L1003](https://www.iadb.org/es/project/AR-L1003)); y de Desarrollo de la Infraestructura de Apoyo a la Producción de Entre Ríos ([AR-L1036](https://www.iadb.org/es/project/AR-L1036)), entre otros. Una de las lecciones aprendidas más importantes se refiere a la importancia de abordar el desarrollo económico de manera integrada, actuando simultáneamente en la mejora de la infraestructura económica básica, el fortalecimiento de la capacidad del sector público, y el desarrollo empresarial.
  3. En turismo, en Argentina se han desarrollado operaciones de Mejora de la Competitividad del Sector Turismo ([AR-L1004](https://www.iadb.org/es/project/AR-L1004)) con foco en dos corredores priorizados; Desarrollo de Corredores Turísticos ([AR-L1071](https://www.iadb.org/es/project/AR-L1071)) para ampliar a cuatro corredores más; y el Programa de Desarrollo Turístico Sustentable en la Provincia de Salta ([AR-L1140](https://www.iadb.org/es/project/AR-L1140)). En Uruguay se desarrollaron el Programa de Desarrollo de Corredores Turísticos ([UR-L1113](https://www.iadb.org/es/project/UR-L1113)); el Programa de Mejora de la Competitividad de Destinos Turísticos Estratégicos (UR-L1018); y el Programa de Apoyo al Sector Turístico [(UR-L1066)](https://www.iadb.org/es/project/UR-L1066). De estas operaciones se desprenden las siguientes lecciones aprendidas: (i) la planificación y el escalonamiento de las inversiones son necesarios para prevenir y mitigar los impactos negativos asociados a un crecimiento acelerado del turismo; (ii) con el objeto de evitar inversiones dispersas, puntuales y de bajo impacto, los proyectos turísticos deben sumarse a un modelo de desarrollo estratégico, focalizando esfuerzos en tipos de turismo y destinos concretos; (iii) los programas de desarrollo turístico deben equilibrar las inversiones en infraestructuras con el fortalecimiento de la gobernanza turística local; y (iv) los programas de desarrollo turístico requieren una capacidad de participación y ejecución transversal, acorde a la naturaleza del turismo.
  4. En el sector aeroportuario, el Banco ha apoyado a Bahamas con dos cooperaciones técnicas no reembolsables[[1]](#footnote-2) y un Programa de Infraestructura Aeroportuaria ([BH-L1041](https://www.iadb.org/en/project/BH-L1041)); y a Colombia en una operación para ampliar, operar y mantener el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá ([CO-L1029](https://www.iadb.org/en/project/CO-L1029)). Como lecciones aprendidas se consideran, en cuanto a los sobrecostos, las siguientes: (i) hacer un dimensionamiento cuidadoso del proyecto, en cuanto al tamaño y el alcance; (ii) llevar a cabo un análisis apropiado de la capacidad institucional del organismo ejecutor para incorporar medidas de fortalecimiento institucional en una fase temprana de la ejecución; (iii) en el presupuesto para las licitaciones se deben considerar las demoras del proyecto, la transferencia de riesgos, los costos de oportunidad del sector privado, y toda disposición de ajuste de precios e imprevistos; y (iv) una supervisión estrecha del proyecto para reducir a un mínimo los sobrecostos causados por demoras en la ejecución.
  5. En materia de coordinación de fronteras, el Banco ha trabajado en varios programas de pasos de frontera como los de Integración Fronteriza en Costa Rica ([CR-L1066)](https://www.iadb.org/es/project/CR-L1066); de Integración Fronteriza en Nicaragua ([NI-L1083](https://www.iadb.org/es/project/NI-L1083)); de Integración Logística Aduanera en Panamá ([PN-L1107](https://www.iadb.org/es/project/PN-L1107)); y la Mejora de Pasos de Frontera en Ecuador ([EC-L1116](https://www.iadb.org/es/project/EC-L1116)). Las principales lecciones aprendidas aplicadas en el diseño incluyen: (i) la disponibilidad de un marco regional de actuación para los pasos de frontera; (ii) cada paso es único, es necesario proponer modelos operativos específicos para cada paso de frontera; (iii) la coordinación binacional de los modelos operativos es indispensable para un buen proceso de diseño; (iv) es clave profundizar la coordinación interna de las agencias de control fiscal y parafiscal, todas deben participar en la convalidación del modelo operativo, lo cual con frecuencia requiere liderazgo al más alto nivel político; (v) la interacción con las comunidades fronterizas es importante para entender la problemática y proponer actuaciones adecuadas que faciliten la implementación del programa; y (vi) es importante fortalecer la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) como pre-requisito para el buen funcionamiento de la gestión coordinada de fronteras.
  6. En cuanto a apoyo a proyectos regionales, a través del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII), se financiaron nueve cooperaciones técnicas[[2]](#footnote-3), de las cuales 23 incluyen estudios fronterizos y de corredores multimodales regionales. Entre 2016 y 2017 el Banco aprobó: (i) el Programa de Estructuración del Túnel Agua Negra ([PETAN](https://www.iadb.org/es/project/RG-L1074)) entre Argentina y Chile para financiar los estudios de pre-inversión del túnel (3867/OC-RG y 3868/OC-RG); y (ii) una Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) para financiar las obras del túnel ([RG-L1116](https://www.iadb.org/es/project/RG-L1116)). En este contexto, el Banco fue reconocido por facilitar el diálogo mediante la coordinación de comités multinacionales de acompañamiento. Este mecanismo facilitó una mejor apropiación de los resultados, y ha establecido las bases para la futura implementación coordinada del proyecto. Entre Chile y Argentina, además, se aprobó la Primera Operación Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en los Accesos al Paso Cristo Redentor ([AR-L1279](https://www.iadb.org/es/project/AR-L1279)), cuyo objetivo es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre ambos países, reduciendo los tiempos y costos de transporte en el Corredor Sistema Cristo Redentor mediante la provisión de infraestructura de transporte y de un sistema de integración fronteriza que facilite la conectividad a nivel regional.

1. Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria (ATN/MT-9073-BH) y Apoyo al Desarrollo de un Plan Nacional de Diversificación del Transporte Aéreo (ATN/OC-15345-BH) [↑](#footnote-ref-2)
2. [ATN/OC-10620-RG](https://www.iadb.org/es/project/RG-T1264); [ATN/OC-10847-RG](https://www.iadb.org/es/project/RG-T1230); [ATN/OC-11400-RG](https://www.iadb.org/es/project/RG-T1589); [ATN/OC-10774-RG](https://www.iadb.org/es/project/RG-T1275); [ATN/OC-13350-RG](https://www.iadb.org/es/project/RG-T2056); [ATN/OC-13632-RG;](https://www.iadb.org/es/project/RG-T2244) [ATN/OC-13872-RG](https://www.iadb.org/es/project/RG-T2256); [ATN/OC-13289-RG](https://www.iadb.org/es/project/RG-T2161); y [ATN/FG-15606-RG](https://www.iadb.org/es/project/RG-T2729). [↑](#footnote-ref-3)